THE NORTH-WEST PASSAGE

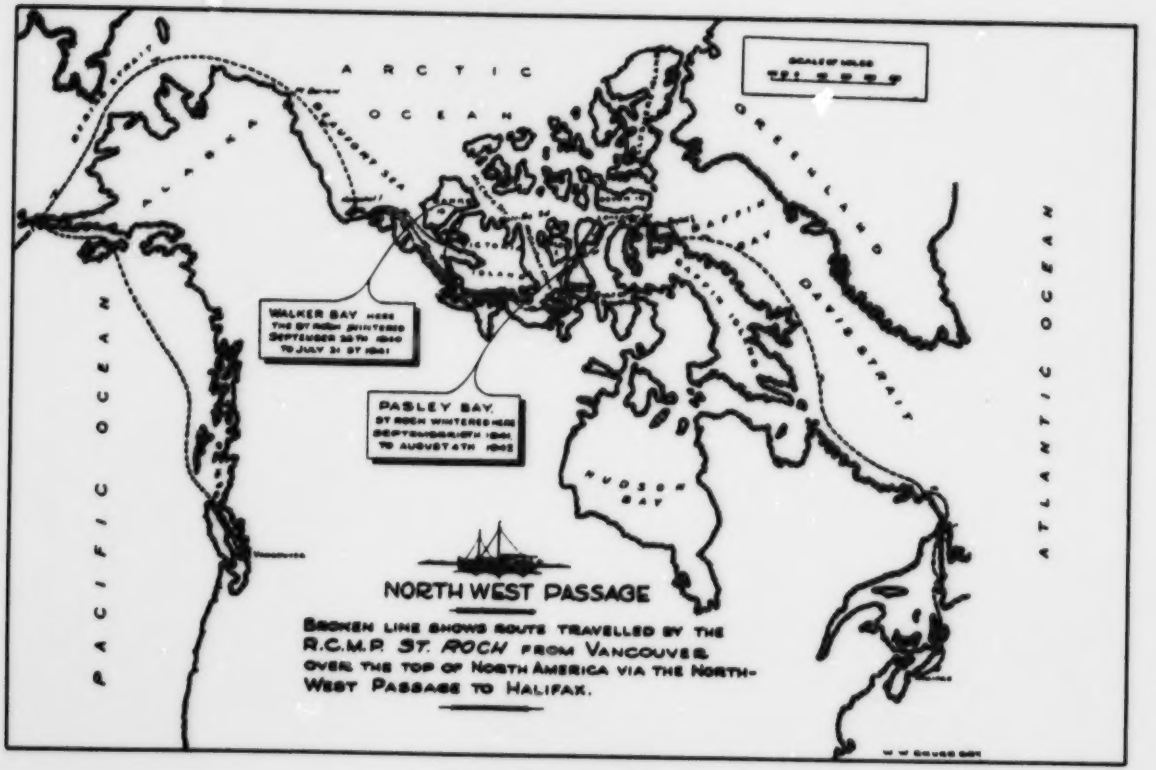
1940-1942 and 1944

86-01885/

Cover: "The St. Roch in the Ice" a reproduction of an oil painting by P.J. Dunleavy.

The Famous Voyages of the Royal Canadian Mounted Police Schooner "St. Roch"

SERGEANT HENRY LARSEN, F.R.G.S.
COMMANDER



Course of voyage, 1940-42

"H.M.S. Discovery, Nootka Sound,
"October 2nd, 1794.

"We arrived here this day month all in high health and spirits, having truly determined the non-existence of any water communication between this and the opposite side of America within the bounds of our investigation beyond all doubt and disputation, hence I expect no further detention in this hemisphere.

"Yours with great truth and friendship,
"Geo. Vancouver."

From original letter in City Archives, Vancouver

Note: The underlining of "truly determined" is Vancouver's

The 80-ton St. Roch was built in 1928 by the Burrard Dry Dock Company at North Vancouver, British Columbia, for the RCMP's Arctic patrol service. She was constructed with thick timbers of Douglas fir and sheets of durable Australian gumwood to resist the grinding pressure of Arctic ice. During the next 12 years the St. Roch was used as both a patrol and supply vessel servicing western Arctic RCMP outposts and occasionally, due to the severe conditions, she was forced to spend long winters locked in the Arctic ice.

In 1940 her skipper, Sgt. Henry A. Larsen, received orders for the St. Roch to proceed from Vancouver to Halifax by way of the North-West Passage. The long historic voyage ended at Halifax on October 11, 1942. The St. Roch became the first vessel to navigate the North-West Passage in a west-east direction.

The St. Roch started the return voyage on July 22, 1944. Following the Lancaster Sound route, the 7,295 mile journey was completed in 86 days. The St. Roch was the first vessel to complete the North-West Passage in both directions.

In 1950 the St. Roch sailed from Vancouver to Halifax via the Panama Canal, becoming the first vessel to circumnavigate the North American continent.

In 1954 the St. Roch returned to Vancouver by way of the Panama Canal and was purchased by the City of Vancouver to become part of its Maritime Museum. In 1962, the Historic Sites and Monuments Board of Canada declared the St. Roch a national historic site. Three years later an agreement was signed between the Canadian Government and the City of Vancouver ensuring the preservation and restoration of the vessel.

Parks Canada has restored the St. Roch to the way she looked in 1944, the year of her greatest voyage. An average of 100,000 visitors a year tour the vessel that left an indelible mark on Canadian history.

Sergeant Larsen of the North-West Passage

In 1948, it was represented to Inspector Henry A. Larsen, F.R.G.S., commander of the first vessel ever to pass by the North-West Passage from the Pacific Ocean to the Atlantic, and the first to make the return voyage, that as his vessel, the Royal Canadian Mounted Police Schooner, "St. Roch", was built at the Burrard Drydock, North Vancouver, 1928, and had sailed from and returned to the Port of Vancouver, Canada, that he should permit the publication of his narrative of the two famous voyages.

Inspector Larsen kindly acquiesced.

J.S. Matthews,
City Archivist.

THE NORTH - WEST PASSAGE

I will here endeavour to tell the story of the R.C.M.P. "St. Roch"; the little ship that twice made the North-West Passage —the first from Vancouver, B. C. to Halifax, N. S., 1940 to 1942, and also the return journey from Halifax, N. S., to Vancouver, B. C., during the summer of 1944.

The R.C.M.P. "St. Roch" has had an interesting career, having spent all her summers and eleven winters in the Arctic. Built in 1928 at the Burrard Shipyard, North Vancouver, B. C., especially for the R.C.M. Police, she has extra thick timbers of Douglas Fir, sheeted on the entire outside with Australian Gumwood, sometimes called Ironbark, to resist the grinding pressure of icefloes. This floating detachment of the R.C.M.P. is one hundred and four feet long, has a beam of twenty-five feet, and a draft of thirteen feet when fully loaded. Diesel-powered, she was assigned to patrol the Canadian Arctic and to convey supplies to our various land detachments along the Arctic Coast and Islands. Besides this she was meant to winter in remote places. The crew are all members of the R.C.M.P. and we generally carry nine men.

Our first winter in the North, 1928-29, was spent at Langton Bay at the foot of Franklin Bay, and the following spring we returned to Vancouver. In 1930 we again left for the North, remaining there four years, cruising in and around Coronation Gulf and westward as far as Herschel Island. After returning to Vancouver for a short period, we once more set sail for the Arctic in the spring of 1935, and the Cambridge Bay area became the "St. Roch's" field of operations for the next three winters, interrupted by a return voyage to Vancouver in 1937.

In 1939 we docked at the Naval Dockyard, Esquimalt, B. C., and the following spring we received one of our most important, and to my mind, most interesting, assignments. Our Commissioner, S. T. Wood, now informed us that when our regular duties along the Western Arctic Coast were completed, we were to proceed to Halifax, N. S., by way of the North-West Passage. On this trip we chose the Southern Passage; that is, eastward through Queen Maud Gulf, south of King William Island, then northward between Boothia Peninsula and the King Island Coast; or, in other words, we used the same route

as taken by Amundsen in the "Gjoa" 1903-06, with the exception that we passed through Bellot Strait instead of Peel Sound. This gave us the opportunity to visit the remote Eskimo Tribes on Boothia Peninsula and the surrounding district. This voyage took us 28 months.

The summer of 1943 was spent in the Eastern Arctic, leaving Halifax, N. S., on July 17th with a full load for our Eastern Arctic Detachments. We returned on October 16th the same year after a patrol of about 8000 miles. We spent the winter of 1943-44 at Halifax undergoing repairs and having a 300-horsepower engine installed instead of our 150 so as to have more power for the coming voyage during the summer of 1944. Our instructions were to return to Vancouver via the Northern or Lancaster Sound Route. This had never before been completed by any vessel, although many had tried in vain. The last one to try was the C.G.S. "Arctic" under Captain Bernier in 1910. Captain Bernier reached a point a little beyond Winter Harbour on Melville Island, from where he was forced to return to Montreal.

After our overhaul in Halifax was completed, we left on July 22nd, making a 3-day stop at Sydney, N. S., for final checkups. We finally got under way, carried out our assigned work in the Arctic, and arrived in Vancouver, B. C., on October 16th, 1944. Thus, for the first time in history, we became the only vessel to complete the Northern Routes both ways, and the only vessel that had completed the Lancaster Sound Route, which is the better of the two. This route will no doubt be used in the future.

After laying up for a bit of overhaul in the Naval Dockyard, Esquimalt, B. C., during the winter, we again proceeded to the Arctic in the spring of 1945. We had instructions to winter at Cambridge Bay, where we arrived about the middle of September. Whilst there we acted as a wireless station and assisted the planes as a radio beacon supporting the Exercise Muskox. The men we met in connection with this force, both the moving force and the pilots, should be classed as among Canada's finest. We left Cambridge Bay August 11th, 1946, and arrived at Vancouver on September 26th, 1946, thus completing our eleventh winter.

I shall here take the opportunity to mention some of the duties of the R.C.M. Police in the Arctic Territories of our great Dominion. Firstly, to uphold and enforce Canada's

sovereignty of her Arctic Islands; to act as administrators for the North-West Territories Council; maintaining game laws; making general checkups of Eskimos' living conditions; compiling Vital Statistics; authorizing the issuing of rations for the destitute aged and infirm Eskimos; taking of census; settling of any disputes which might arise; conveying children to and from the residential schools at Aklavik; and transferring sick Eskimos for treatment and hospitalization at Aklavik. Sometimes we assist in securing suitable Eskimos, with their families, who we transport from the Coronation Gulf area to the Mackenzie River Delta to learn to herd and look after the reindeer herd provided by the Canadian Government for the Eskimos in that area.

The Eskimos in the Mackenzie River Delta and its immediate surroundings are now quite civilized, many of them owning small power-schooners and small frame houses. Most of them do quite well in trapping fur-bearing animals and therefore do not take as much interest in the reindeer herding as their less fortunate brethren in the Coppermine and Coronation Gulf area. It is these latter people who, I think, will in the future receive the benefit from these herds; especially when the reindeer have multiplied to such an extent that they can be split into several smaller herds. They can then be transported eastward as far as the Coronation Gulf and Boothia Peninsula areas, where the Eskimos still live their primitive and nomadic existence in snowhouses during the winter, and tents during the summer months.

When I said that part of our duty is maintaining game laws, I did not mean that we make our Eskimos observe these rules strictly to the letter as far as obtaining animals for food and clothing, which are necessary for the well-being of the nomadic life these people live, is concerned. What we do, is to advise them not to kill caribou unnecessarily nor to waste the meat or skins, or use it exclusively for dogfeed. For this latter purpose, we advise them to obtain fish. The lakes and the small rivers are teeming with fish that are easily caught with nets. These nets are now obtainable at all the Hudson's Bay Company Trading Posts in the Arctic. I should mention here that only about twenty-five years ago, in the central part of the Arctic—that is, the area between Coppermine River and the eastern side of Boothia Peninsula—all the hunting was done with bows and arrows. This form of hunting did not

deplete the game to any extent, although it provided the Eskimos with their requirements. With the introduction of modern firearms, it was but natural that a primitive, and in many ways, childlike people, would use these new weapons indiscriminately on any game they saw, whether they needed it or not. Therefore, in many areas, much big game such as muskoxen and caribou was sadly depleted, until such time as the R.C.M. Police had been firmly established, so they could visit these people regularly. We do stop them from killing muskoxen at the present time, and point out their mistakes in killing and possibly exterminating these animals. We also endeavour to explain that the policy of the Canadian Government in protecting these animals is for the welfare of their young sons and the coming generations of Eskimos. They are a very intelligent people and readily understand these points, besides, they are very fond of having things explained to them. We have found that these explanations have a much better effect than just forbidding them to do certain things. One game regulation we make them observe strictly is the season of taking fur-bearing animals. White fox, for instance, are plentiful along the Arctic mainland, also on the Islands. The white foxes concern the Eskimos mostly, so the North-West Territories Administration in Ottawa, after very careful study of the habits of the white fox, came to the conclusion that these animals should only be taken during the period of November 1st and April 1st in any one year. The pelts during this period were found to be prime, or in good condition for commercial use. The game regulations in this regard were therefore amended and drawn up accordingly. Nearly all the Eskimos now trap extensively in order to obtain the necessities to which civilization has made them accustomed; that is, such items as flour, sugar, tea, coal oil, rowboats, outboard motors, fishnets, tents, and most important, rifles and ammunition. They now receive good prices for their furs at many scattered Hudson's Bay Company Posts in the Arctic.

What I now would like to tell you concerns our two North-West Passages, the winters, and some of the people we came in contact with. After having loaded our little vessel to full capacity with fuel and provisions for our own need, and also for our Western Arctic Detachments, we left Vancouver at 2:50 a.m. June 23rd, 1940, and proceeded northward through the inside passage as far as the north end of Vancouver Island.

From this point we headed "St. Roch's" blunt bow westward across the Pacific direct for Unimak Pass. Some bad weather was encountered, and at times our heavily laden vessel was almost completely submerged, causing large volumes of water to pour down into our living quarters, adding discomfort to the members who were off watch trying to get a little sleep. This is a hard thing to do when one constantly is on the verge of being tossed out of one's bunk with each roll of the ship. Sometimes the galley fire had to be put out owing to the back-draft, caused by the quick rolling motion of the ship, blowing down the smokestack. Some of our boys had never before been on a vessel or salt water, but to their everlasting credit they stood up well; and taking everything as a matter of fact, they soon found their sea legs.

On July 4th we passed through Unimak Pass from the Pacific into the Bering Sea. We took shelter for a while in Akun Cove in order to tidy the ship up a bit before proceeding to Dutch Harbour. Here we took the opportunity to catch a few cod and halibut and had a good feed, which we all needed. On July 6th we arrived in Dutch Harbour. Next day being Sunday, we were royally entertained by the officers and crew of the U. S. Coast Guard Cutter "Shoshone" of the Bering Sea Patrol. Some of them were, I think, a bit amused at seeing our small vessel whose decks were completely hidden under hundreds of coal sacks, oil drums, and small rowboats, stacks of cases containing fresh potatoes, eggs and various vegetables that we couldn't store in our holds, and on top of all this deckload were, of course, our men in our Mounted Police uniforms, trying to act and walk in a dignified and military manner as laid down in our training. However, friendly relations were soon established between our men and the American sailors who began to swarm aboard the "St. Roch", and to entertain us with tales that they had heard or read about in the States, regarding some of the exploits of the R.C.M. Police. Some of the feats they mentioned, I believe, far surpassed those accomplished by Superman or Flash Gordon; anyway they were all fine boys, and we soon had enough volunteers to man ten ships like the "St. Roch".

On July 9th we said goodbye to our friends and headed northward. On July 15th we entered the harbour of Teller, sometimes called Port Clarence, a small settlement about 80 miles north of Nome. It was here that Amundsen landed

with his airship, Norge, in 1926 after crossing over the Pole from Spitsbergen. We called here for the purpose of picking up dried fish previously ordered for dogfeed, also to give our engines a checkover before getting into the icepack. Leaving Teller on July 16th we ran into some very dirty weather in Bering Straits, which we passed through without seeing a glimpse of land. Thick weather and strong southerly winds prevailed and the next land we picked up and recognized was Cape Lisburne. We could expect the ice anytime now. As we all were in need of a bit of rest, and the weather was still bad with thick fogbanks, I decided to anchor at Point Hope for a while. This is a long sandspit projecting about 15 miles from the mainland into the sea. On the point itself there is a settlement of about 300 Eskimos, also a residential school teacher and his family. When we anchored, several large umiaks or skinboats loaded with Eskimos, the teacher, Mr. King, and his family, came out to visit us. However, the anchorage is exposed, and although the wind had died down, the long rolling swell made the "St. Roch" roll so violently that they all got seasick and had to go ashore after a visit of about half an hour. Shortly afterwards we were compelled to weigh our anchor and pull out to sea owing to increase and change in winds.

During the latter years the Smithsonian Institute and the University of Alaska have done a lot of work in the way of research and excavation on the sandspit of Point Hope. Many fine ivory carvings, ornamental and otherwise, were found, also tools and weapons and hunting implements, many made of green and black jade. It is estimated that people have been living there for well over a thousand years; they were a people who made their living from the sea, and even in that age hunted the whale and walrus. It is possible that they were the ancestors of the present people there, but in their days they must have been much further advanced, judging from the carvings and implements I have seen.

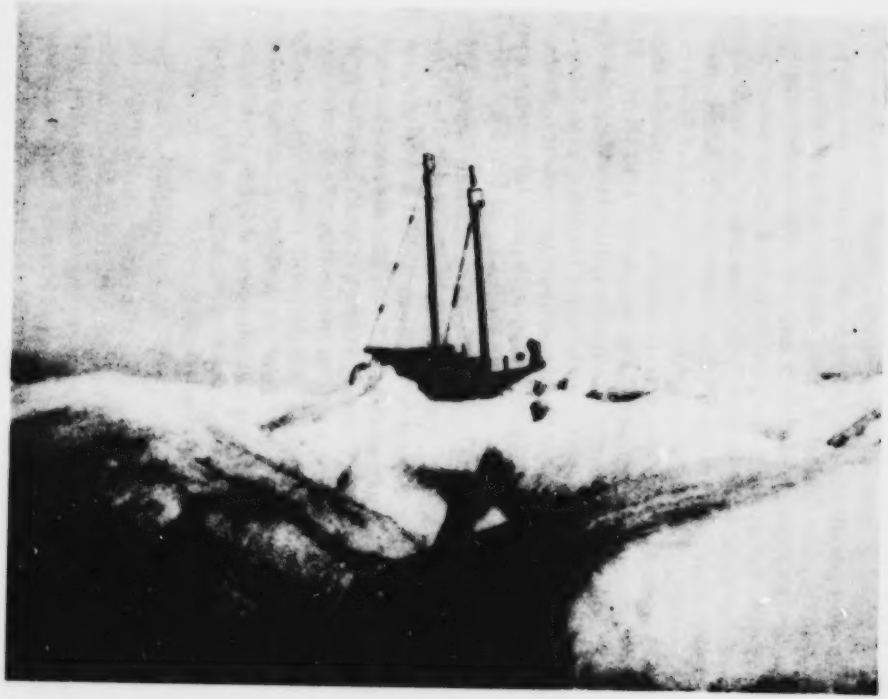
On July 22nd we arrived and anchored off Cape Smyth. This is a large settlement usually known as Point Barrow, although it is situated 10 miles to the southwest along the coast. The population consists of about 500 Eskimos. There is a large hospital, a church, and a large school which comes under the U. S. Bureau of Education. There is also a wireless station. We paid a short visit ashore, and were heartily welcomed by our Arctic neighbours in the traditional manner

of American hospitality. The most colourful figure in this place was, of course, "Old Charlie Brower", a resident of these parts for over fifty years. He was known all over Alaska as "King of the Arctic". Shortly before his death about three years ago he wrote a book called "Fifty Years Below Zero".

As the anchorage here was dangerous so early in the season we did not linger long, but pushed on in order to round Barrow Point itself. This is a long narrow point extending in the Arctic Ocean, with northerly and westerly winds causing the ice to jam up against it. It is dangerous for a vessel to remain in the west side of the point when the ice is close. Many vessels have, in previous years, been caught here, and have either been crushed or carried off with the ice. We were fortunate this time, as there was a little water between the grounded ice and we rounded the point at 3:30 p.m. on July 23rd. Once around the point the conditions became a bit better, owing to the fact that the land takes an East South East direction, and thereby allows a freer movement for the ice, except when there are north winds, which forces the ice in along the shallow coastline.

The year 1940 was bad for ice, with prevailing northerly and northwesterly winds, and we were continually getting beset by heavy old ice. It took us from July 23rd to August 12th to make the 400 miles between Point Barrow and Herschel Island. Sometimes there was not a drop of water in sight as the ice packed itself tightly together around us. At other times we were free to move around in little pools from which there was no outlet or leads. At all times we had to be on the move to avoid damage, only moving sometimes a shiplength or two. At times black gunpowder was used to crack particularly nasty floes threatening our rudder and propeller.

At Herschel Island, long ago the winter rendezvous for the Arctic whalers, we were met by Inspector Bullard in the R.C.M.P. boat "Aklavik". He had arrived from the settlement named Aklavik, in order to receive the coal, etc., we had brought for them from Vancouver. Herschel Island at one time had a large population of Eskimos. There were several tradings posts and the wintering of the many whaling vessels with hundreds of men in the early days didn't do the native population much good. It was not until 1904, when the R.C.M. Police established there, that some of their activities were stopped, but as is often the case with primitive people,



The "St. Roch" in the ice, Pt. Barrow

they were then already on the decline. Then to finish things off, in 1928 there was a severe epidemic of influenza, destroying most of the remaining natives. Herschel Island is for the present abandoned; the few families surviving the 1928 epidemic have moved to the Mackenzie Delta. The Hudson's Bay moved their post to a place called by the Eskimos "Tukto-yaktok"—"the place where deer cross"—now abbreviated to Tuk Tuk, or, as the Hudson's Bay Company call it, "Port Brabant". We called there on August 24th, picking up a native woman and child from Aklavik Hospital, for transportation to Cambridge Bay, also two boys from the Anglican School to be returned to their people in the East. We arrived at Coppermine on August 31st, where we remained until September 2nd, discharging supplies for our Detachment. Then we proceeded to Cambridge Bay on the eastern end of Victoria Island. It was September 10th before we were finished there.

I had hoped when leaving Vancouver that we would be able to proceed eastward, but the season was too far advanced for the narrow passages around King William Island and as we had no particular reason to winter in this vicinity we proceeded westward in order to winter at Banks Island or Walker Bay on the west side of Victoria Island. The season before freezeup is a bit longer in this area, also we had instructions to visit the Eskimos trapping the west side of Banks Island. These are Mackenzie Delta people and they have small power schooners in which they travel every year to Aklavik to sell their furs, and purchase fresh supplies. We didn't however, find a suitable harbour for our vessel on Banks Island so proceeded across Prince of Wales Strait to Walker Bay, arriving on September 25th. It was now nearly freeze-up time, so we had to get busy setting nets in the lakes already frozen, and hunting seals in order to get dogfeed. Our dogs, also a native family, we had picked up at Cambridge Bay.

Before the winter sets in, it is necessary to cover or build a canvas housing over the ship, otherwise the fine sifting snow finds its way into our living quarters. The snow is very fine, and during a heavy blow it penetrates the finest little cracks in the doors. When the ice on the lakes is about 12 inches thick, we cut our water supply for the winter. We generally locate a lake with deep water and with an approach fairly free from rocks so that we can use our dogs to haul the ice back to the

Taking on fresh water from pools on the ice.

ship. All hands get busy with large ice saws and we cut perhaps 40 tons of ice to ensure a sufficient water supply for the winter. Every drop of water used must be melted. In our living quarters we place 45 gallon drums that are filled with crushed ice. On the stoves there are constantly kettles of water, and when boiling we pour the water over the ice. This performance goes on every day. We then got busy preparing for our journeys to Banks Island. The dogs were broken in, the steel sled runners on our large 16 to 18-foot sleighs were given a covering of mud, which was later smoothed and polished, a piece of bearskin being used for applying a thin coat of ice outside of the mud. The sleds then pull with a minimum of friction; steel pulls too hard over the frosty snow. This is the Eskimo method which we adopted. When we leave on our patrol we have often 1,500 pounds on our sled pulled by 11 dogs. Of course there is not much riding as one constantly has to mind and watch the sleds. During fairly good going we can cover 30 to 40 miles per day. We also adopted the Eskimo way of clothing with caribou skin. Double outfits in real cold weather are used. The inside has the fur next to one's body, If the going gets tough the outside garment can be removed and what we call a snowshirt, made of cotton drill or grenfell cloth, can be put on. We never carry a tent during the winter as it is only extra weight; our camps every night are made of snow. For building our snowhouses we carry long snow or butcher knives, and these are among the necessary implements on a sled trip, as, without them, camps could not be built.

For cooking we use Swedish Primus stoves. A finer implement for Arctic travellers, I think, has never been invented. It burns coal oil, is very economical, and very seldom goes out of order, even with the abuse it gets. Our food we cook before leaving. We have so far never had the opportunity to try any of the special food packages put up for the Army, Airforce, or other parties going into the Arctic during the last few years. The food taken on our patrols was therefore prepared from the ordinary supplies issued to us, and it is prepared by the men themselves going on the patrols. For instance, beans are always in great demand. We generally cook up a five gallon pot; in them we put lots of fine cut bacon, canned meat (fresh if we have it), lots of canned tomatoes, onions, molasses, sugar, mustard, and salt; they are boiled until very thick, which requires constant stirring. When done they are

Sergeant Larsen on patrol with sleigh

ladled out in large pans and allowed to freeze, after which they are broken up with an axe into small chunks and placed in small canvas bags for easy carrying and handling. As a variation we also boiled rice, potatoes, other vegetables and meat; these items are all put through the meat grinder after being cooked, and worked together in a large breadpan or boiler. Instead of water for moisture, lots of canned soup or tomatoes are used, some spices added, and the whole thing made into little flat patties that are frozen and put away in canvas bags. When making camp one can then have a meal in a few minutes, by placing a few beans or some of the patties in a pot and adding a little water. Instead of the pilot bread or hardtack, which takes up a lot of room, and does not give great satisfaction to a hungry traveller, we cook up hundreds of doughnuts. They are also, of course, frozen and put in bags. Whilst making tea or coffee, a few are placed on top of the lid to thaw a bit so they can be chewed, although they are never soft. Rolled oats are light to carry, and a big pot is generally cooked for breakfast. Besides this, we take dried onions and carrots, also some rice, as there is always the opportunity to pick up game on our way, so a good stew can be made. We also saw frozen fish into slices of about an inch thick; a slice of this is generally eaten as soon as the camp is made, while we are waiting for the snow to melt for water. Strange as it seems, this raw frozen fish gives one a warm feeling of well-being after a few minutes. The Eskimos say that the frozen fish forces the warm blood from the inside out to the skin and makes one feel warm. This sounds reasonable to me as I have tried it many times. We also pack a small bag of flour and baking powder with us. When forced to lay over, as we sometimes do during bad weather, we have lots of time to make a few hot bannocks or pancakes; these we cook mostly in beef tallow, which we pack with us, and I find it better than the lard.

For our dogs we carry dried fish and seal blubber all cut up in squares ready to be swallowed. The blubber is stowed in cans so as not to make a mess of our gear. If short of blubber we pack beef tallow for them, as they have to have fat with the dried fish. Fresh fish, or what we call greenfish, is too heavy to pack on long patrols. For sleeping gear we use the Woods Arctic sleeping robe, sometimes we use caribou skin bags, if we can get them. They are light and less bulky than the robes. There are numerous other details in connection with a long

The "St. Roch" in the ice, McClintock Channel

dog patrol, taking anywhere from two to three months, during which time one practically has to pack everything.

To go on with the voyage, we remained frozen in at Walker Bay from September 25th, 1940, until July 31st, 1941, when the ice allowed us to move out. Proceeding southward, we called at Holman Island in order to pick up a young Eskimo boy accidentally shot through the cheeks by his brother with a 22-calibre rifle. This boy we took to Tuktoyaktok, where he could get transportation to Aklavik for medical attention. Whilst at Tuk, we picked up the supplies which arrived via the Mackenzie River, some for ourselves and some for the Coppermine and Cambridge Bay Detachments.

After our work in this connection was completed we left Cambridge Bay August 20th, 1941. We arrived at Gjoa Haven, King William Island, August 27th. That summer also proved bad with ice and violent snow squalls. When we reached Matty Island the ice was solid across from shore to shore, and more was driven down MacClintock Channel by prevailing North-West gales. There, we nearly lost the ship, as the waters were full of shoals, and the force of the wind and snow in our faces made it impossible to see. We dropped both anchors behind a reef and prayed that they would hold, which they did, although great floes kept crashing down on us all night. By September 3rd we had worked up to Pasley Bay, vicinity of the Magnetic Pole, and all progress was stopped by ice. We got caught there and drifted back and forth with the ice until September 11th, when we got jammed in close to the beach, and all ice in the bay became stationary until August 4th, 1942. We moved out of the bay about 15 miles, there we again got locked in, drifting back and forth in the vicinity where Sir John Franklin's ships, the "Erebus" and "Terror", were beset and abandoned nearly one hundred years before. On August 24th a small lead opened and we worked our way up to Tasmania Islands, where we remained until the 29th, close to the beach. There was a little open water between these islands and the loose ice moved back and forth with the change of the tides at terrific speed in the narrow channels, keeping us all awake. We had to be constantly on the move to avoid damage or getting pushed ashore. On the 29th we were able to proceed northward, by heading a bit for Prince of Wales Island, which we followed up until abeam of Bellot Strait. We cut across and entered this Strait the same night. The western end of the

Strait was clear of ice, but in the middle there was a barrier right across, held there by some heavy grounded ice. This Strait is only half a mile wide and there is a terrific current. As the ice came pouring in behind us, there was nothing else to do but crash into it and attempt to drift through. This we did; the strong current causing large whirpools in which large cakes of ice spun and gyrated. Many times we thought the ship would crack like a nut under the pressure. Sometimes we became stationary off projecting points of land—high, dark, inaccessible cliffs—the Strait is about 18 miles long.

We had two young Eskimos aboard, a man and his wife. One has to admire the quality of these people. At times when things looked really bad they would go up on the forecastle head and sing at the top of their voices. They told me they were singing so the ship wouldn't get crushed, so I told them to keep on singing. They were quite pleased after we got through, when I told them their singing had no doubt helped us a great deal. Meanwhile, the people at the eastern end of the Strait, at the Hudson's Bay Company post, Fort Ross, had anxiously watched our struggles, and they all came swarming aboard to welcome us.

We considered our voyage practically over at this time as the Hudson's Bay Company ship "Nascopie" has called here regularly every year since 1937. But it so happened that in 1942 it didn't reach Fort Ross owing to the ice pouring into Prince Regent Inlet after we left. On September 2nd we proceeded to Ponds Inlet, northern part of Baffin Island, where we have a Detachment, picked up one of our men there due to go out, then proceeded southward on September 10th. In Davis Strait we ran into a strong south-east gale with snow squalls and no visibility. The sea was studded with small icebergs and growlers, as the small, almost submerged, icebergs are called, some disappearing in the swell, then bobbing up again like gigantic sea-monsters. With our low power it was hard to dodge them as the suction seemed to drag us towards them. One struck us and knocked a piece off our hardwood guard rail. Had it struck us lower down it would have gone right through the bottom. We finally arrived at Halifax, N. S., on October the 11th, and our voyage was over.

Whilst frozen in at Pasley Bay we made many patrols in order to get acquainted with the country and to visit and take census of the Eskimos scattered in small groups along the

coast of Boothia Peninsula and North Somerset Island. One of our trips took us to Victoria Harbour in Thom Bay on the east side of Boothia Isthmus. It is the largest Eskimo settlement on that coast. The people live almost as they did in 1829, when Sir John Ross arrived there in his ship "Victory" in search of the North-West Passage. After three winters, during which time Sir John was unable to extricate his vessel from the ice, he abandoned it in the spring of 1831. We visited the place where he left the ship and found large pieces of iron plates and bolts from his little steam boiler and engine, also coils of old hemp rope. There was an old bronze cannon there which almost broke my heart to leave behind, as it was too heavy to pull on our sled. The Eskimos all had implements and seal oil lamps made from the iron plates from the boiler. The older people still vividly describe the men on the "Victory" from the tales handed down to them by their forefathers; the ship itself, they said, had finally drifted out of the harbour, and smashed up and sunk near one of the many islands in Lord Mayor Bay.

The Eskimos in these regions are very talkative. Once their natural shyness is over, they readily answer all questions about the country. They talk about the people who lived there before them; these they call the Tunit People and describe them as being very big. They lived in houses constructed of stones, whalebones and earth. The Eskimo legends are that when they (the Eskimos) arrived they had great fights with these people and finally killed them all, mostly when they slept. They can still point to the spot where they say the last of the Tunits were killed. When old implements are found they can tell with certainty whether they are from their own or from Tunit origin. Most of these legends are no doubt true. At many places along the east coast of North Somerset Island, and the coast of Boothia, we saw remains of these Tunit villages. At one point I must have counted at least 40 large mounds, the remains of old houses. From these there were sticking out from the ground the large whale ribs used for construction, also many whale skulls. Even at the present time the Eskimos make trips to these ancient building sites for whalebone, which they split and use for sleigh-shoeing. How long ago since the Tunit people disappeared no one knows. Some day in the future I hope the Canadian Government will send competent men in there to excavate some of these old settlements, which

might date back thousands of years. One thing is certain, the people who lived there must have been further advanced than the Eskimos, since they lived in houses and hunted such large mammals as the whale.

From whence the Eskimos came no one perhaps will ever know with certainty. Their legends, old beliefs and customs are dying out fast; the bringers of civilization have been too busy teaching them our history, beliefs and ways of living to find out anything about these people first. They are one of the most remarkable people in the world today. Their small number covers perhaps more territory than any other race on earth. The ones we have come in contact with, in the localities from Bering Strait to Hudson's Bay, seem to differ somewhat in appearance in different localities, although their language is universally the same, with the exception of local dialects. The ones nearest in physical appearance, it seems to me, are the ones farthest apart geographically. For example, the Eskimos from the Alaskan Coast look very much the same as the ones from Baffin Island, and their dialects are nearly the same. An Eskimo family we took with us from Baffin Island to Herschel Island expressed surprise over the fact that it was much easier for them to converse with the western or Mackenzie Eskimos than with their immediate neighbours across Prince Regent Inlet and King William Island. The Eskimos living in the Coronation Gulf area, in Bathurst Inlet, and

Eskimos live a very hard life. A photograph taken on the ice in James Ross Strait.

Eskimo snow huts—a camp. Dog team resting.

Victoria Island, as far east as Cambridge Bay, appear to be taller, with better features, some very ruddy, and of a generally more handsome appearance than either the Alaskans or Baffinlanders.

The Eskimos who have the hardest life are probably the few scattered groups living around Boothia and Adelaide Peninsulas, and in the King William Island regions; they are also the most primitive. Owing to the lack of caribou, on which they depend for clothing, they nearly always seem to be ragged and dirty. In the spring and summer they mostly go inland in search of deer, returning again to the sea-ice in the fall in order to hunt seals, which are their main source of food and fuel during the long winter. Some years when they have failed in the deer hunt, one can find them huddled together in miserable little snow huts, just eking out an existence, waiting for spring. The best of the clothing, in many cases the sleeping skins, have to be made over for the men, in order that they may stay out on the ice to spear seals at the breathing holes, or jig for tom cods, small specie of codfish, hardly more than a head with a tail attached to it. The women and children have to stay around the snowhouses, sometimes clothed only in dirty old deerskin rags, many times with parts of their bodies exposed. Under such conditions they cannot travel very far in search of better hunting. Whatever game is secured is divided

by the wife of the lucky hunter and given to the other women in camp. They all share alike; no one seems to keep anything extra for themselves; everybody is free to visit each other's snowhouse and to help themselves to any food or meat laying around. Sometimes they all congregate in one snowhouse and eat the food; the precious seal blubber used to cook the meat is conserved that way. It sometimes happens under these circumstances that some of the very old and infirm commit suicide, as is their custom, in order not to impose on the younger and able hunters. I have never heard of anyone being deliberately "put out of the way", although there have been many rumours that it is done; but these, I think, come mostly from people who have never come in close contact with the various Eskimos, or seen the conditions under which some of them exist. I know one old Eskimo who committed suicide. This man, a great hunter in his day, strangled himself—which seems to be the most popular way—just a few days before my arrival. It was during one of the bad winters I have mentioned, and took place in 1937, at a place on the ice a few miles eastward from King William Island. Upon inquiry of his wife and relatives I found that he had been ailing for nearly a year and had lost the use of his legs. The other men used to pull him out to the seal holes by sled, where he would sit for hours poised over the hole, waiting to strike a seal. Sometimes he succeeded, but finally he got worse and could no longer be taken out, and had to remain laying down in his snowhouse, which was shared by his son-in-law and his married sister. Many times during the winter, his wife and son-in-law said, he had asked for his rifle so that he could shoot himself, but all Eskimos now had heard about the police and knew that some other people who had committed murder for other reasons had been taken away. They were scared that they would be blamed and would not help him, as was sometimes done before when men were too sick to help themselves to die. However, after many arguments from the old man, all the men left camp for the seal hunt, as it is not customary that they be present when someone kills himself. The old man now only had the women to deal with, and it was their custom to obey the head of the house. His wife said he asked her to fasten the line of his seal spear through the roof of the snowhouse so he could strangle himself. This she refused to do and he got so angry she said she cried and cried, and finally ran outside where they could hear her husband calling. They finally went in again

and her husband kept begging them. His daughter, a girl 15 or 16 years old, then went out and fastened the line, but did not return. Her husband now made a loop, then got on his knees and called for his women folks to come. As his daughter had not returned he told his wife to get her, and when they had come back and stood around him he put his head in the loop, looked at them all, then leaned forward and died right away. After a while they cut him down, wrapped him in the skin he had been laying on, and dragged him outside. When the men came home that evening they pulled the body to a little rocky island and left it there, as no Eskimo likes to be left on the ice after they are dead. Then the whole group had to move camp perhaps ten miles or so. I went to the little island to look at the dead man so as to confirm their story that he had died from strangulation, although I believed the story. It so happened that before my return a strong snowstorm came up, lasting for several days. No one could go out hunting and they had to sit in their snowhouses, cold and miserable. On my return to camp a few days later they said the blow must have been sent by the dead man because I had disturbed him.

One cannot help but like and admire the Eskimos; especially so the more primitive groups among them, whom we have contacted; their helpfulness to one another, their resourcefulness in hard times, and their fondness for children. As far as I have seen there is no such thing as the unwanted step-child. If a child's parents die or are unable to care for it, the child is immediately adopted by some one who can, and he fares the same as their own children. In their primitive way of life they need one another in order to hunt, live and exist. Some of their customs perhaps do not agree with our way of thinking, but they are no worse than many among civilized people.

The only sad happening which took place during the second winter of our first patrol through the North-West Passage was when one of our comrades, Constable Chartrand, died suddenly of a heart attack. As Chartrand was an ardent Catholic, and the only member of that denomination on the "St. Roch", we thought it but right that, if possible, he should be buried with the ritual of his Church. At Pelly Bay, about 400 miles from us, we knew there was a priest, Father Henry, living among the Eskimos, almost as one of them. Corporal Hunt and myself set out to locate him and if possible to have him come and

perform the ceremony. On this journey we came in contact with many of the Eskimos scattered in small groups southward along the east side of Boothia. Wherever we arrived we were most heartily welcomed. They gave us the choicest tidbits of seal meat, fish, or any other things that might happen to be simmering in their pots, always hanging over the blubber lamps. The ladies of the house almost continuously tend these lamps and pots, some of which contained heads of large bearded seals with long drooping moustaches and large mournful eyes staring at us from the pot. Some times an old wrinkled woman would put her hand in a pot, search around for a while, then pull out a choice piece of meat and squeeze it between her fingers, then give it a few licks with her tongue; then, with a gracious smile, she would hand it to us. Not to ignore this friendly gesture we would pull out our knives, cut off a few pieces of meat, then toss the remainder back in the pot.

On arrival at one of these snow villages near Lord Mayor Bay one evening we heard quite a commotion issuing from the largest house. After securing our dogs we crawled in through the passage leading into the house, and much to our surprise found a great big man dressed in an enormous pair of white bearskin pants and a white parka standing in the middle of the house playing a concertina. All around him stood or squatted about 40 Eskimo men, women and children singing "Shall We Gather at the River" in their own tongue. After our mutual surprise they recognized us as white men. The big man shook hands with us and introduced himself as Canon Turner, the Anglican Missionary from Pond Inlet, Baffin Island. He had arrived a day earlier on his annual visit from Baffin Island. After we had shaken hands with everyone, including the small babies, still on their mothers' backs, where they are carried so as to keep them warm, they continued on with the service, mostly singing, in which we joined. This kept up for about five hours or more, until a large section of the snowhouse roof caved in from the heat of such a large gathering. As the weather was mild outside, it was not worth while building a new roof in the dark. Instead, we all commenced eating, everybody contributing something to the feast. Some of the Eskimos brought in armfulls of frozen fish, while Canon Turner cooked a large pot of rolled oats. We contributed some tea and sugar, also the use of our primus stoves. By the time everyone was through eating, and all the news was

swapped between Canon Turner and ourselves, it was after three in the morning. As many of us as possible stretched out on the sleeping platform for a bit of rest; Canon Turner, Corporal Hunt and myself in the center. On each side of us slept an Eskimo family, complete with little children. Between the small babies, which cried at times, and the snoring of the grown-ups, we did not get a great deal of sleep before they started getting up. Corporal Hunt and myself had scarcely dozed off when we were awakened by the tunes from Canon Turner's concertina. He was standing in the middle of the snowhouse holding morning service, with a number of Eskimos standing around singing. The chanting voices of the Eskimos lulled us to sleep again, and we did not waken until a plate of porridge was put into our hands by Canon Turner, who was about ready to leave on his homeward journey. At this spot the North-West Passage was again completed. Canon Turner came from England and had arrived from an east coast port of Canada, coming to Baffin Island on the Hudson's Bay Company steamer "Nascopie", and crossed over to Boothia by dogs. We had arrived from Vancouver to the west side of Boothia, then travelled around it by dogs. Our meeting with Canon Turner was purely one of chance, neither of us knew of the other's movements.

From here we hired an Eskimo to guide us to Pelly Bay in order to locate Father Henry. We arrived at his place late on the night before Good Friday. We found the Father living in a stone house, probably about 16 feet by 24 feet long, that he had built entirely by himself. It was really a masterly piece of work, as he had fitted all these hundreds of stones of various shapes and sizes together with clay taken from the ground, about two feet down from the surface soil. We found him to be a most charming and genial man. He lived practically on the country's natural resources, mostly seal meat and fish, at times eating raw frozen fish. This is no doubt what kept him in such wonderful health. In one part of the house, which he had partitioned off with skins and pieces of wood, he had a little heater in which he burned chunks of seal blubber and moss. Here he also ate and slept. He turned this room over to us, insisting on sleeping on the floor himself. He offered us a glass of wine, but when the little keg was brought in, it was frozen solid. It was a while before it thawed out enough to give us each a glass. The wine and the fact that we had

travelled 55 miles that day made us fall asleep while the Father was saying his midnight Mass. Next morning when we awoke the Father had already held his morning service and was busy preparing breakfast for us. When we tried to excuse ourselves for sleeping through his services, the Father just laughed in his kind, humorous way and said that it was but right that we should sleep like good Protestants while he prayed for us. The Eskimos now began to arrive from the surrounding district, and in a little while about 25 snowhouses had been built. Everyone was coming to attend Easter Service. On Easter morning we joined in the service, attended by about 80 Eskimos of all ages, packed into the little stone building. There was no room and nothing for them to sit on, so they were nearly all standing up, except for a few old ones who squatted on the floor. The Father had taught hymns and prayers to these people, and the service was held in the Eskimo language. The Father looked wonderful in his robes. He is a fine big man with a long flaming red beard, and the Eskimos just love him.

While the service was going on, a great pile of fish was thawing in one corner, and a large pot of meat was simmering over a seal oil lamp, so as to be ready for feasting immediately the service was over. A young woman next to me fainted twice, but nobody paid any attention to her as they were too busy singing. Each time I dragged her outside into the fresh air, and when she came to she just smiled and shuffled in again. I found out afterwards that she had just come about 100 miles and had given birth to a baby a few hours before the service.

After the service they immediately began to rejoice, which took the form of eating. The Father introduced us to them as King George's men who had come especially to visit them, and told them to give us a hearty Eskimo welcome. This they did with great shouts between each mouthful. We were the first policemen to visit these people, so to give a good impression we contributed a case of beef tallow that we carried along as emergency dogfeed. The Eskimos are exceedingly fond of this kind of tallow. It is just pure edible beef tallow which we use ourselves on the trail instead of lard. At once the Eskimos began to cut the tallow up in pieces and they crunched large chunks of it as dessert. After the feast they had games outside for the men; this consisted mainly of throwing a harpoon at a snowblock, and shooting with bow and arrow. They all have rifles now, but the Father encourages them to keep up practice

with bow and arrow, which I think is a good thing. I was selected to be the judge, and as such it was my duty to hand out the prizes to the winners. The Father had some small prizes, and Corporal Hunt and I donated some of our tobacco and cigarette papers, and a pair of snow glasses, which I intended as first prize. Every man was to shoot three arrows each. Some of the older men were quite good, but there was a handsome young fellow that I thought should have first prize. He therefore got the snow glasses. We soon found out that we didn't have enough prizes to go around as each man came up for a prize whether he had made a good score or not. No Eskimo considers himself inferior to another; for had he not tried just as hard to hit the target? He had just had bad luck with his shooting, that was all. Sometimes it was the same way with the hunting. Some days certain Eskimos got game, then some other days other Eskimos got the game. They all received the benefits from it, so why should they not all get a prize, which is perhaps a good way of reasoning. We therefore had to resort to a few more pounds of tallow, which we cut in halves, thus each man received a prize. Strangely enough the ones who got the real prizes would rather have had the tallow.

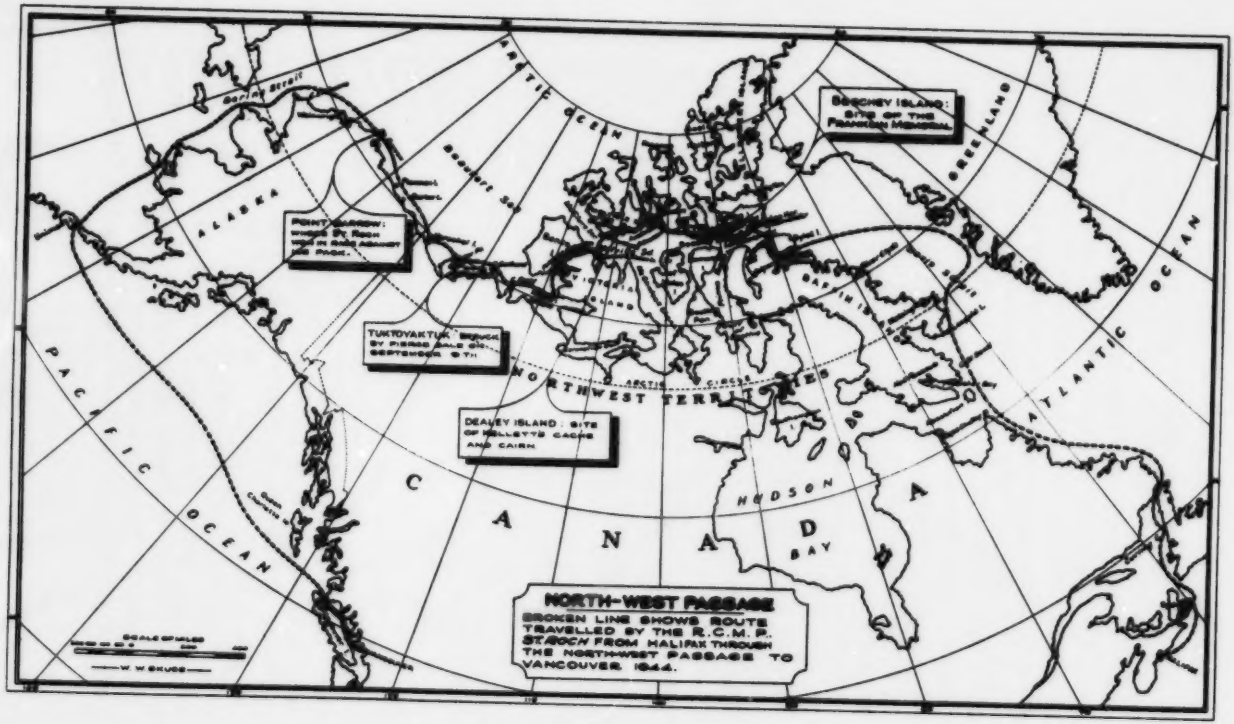
Grandmother and grandchild, King William Island. She recalls the "Gjoa" expedition, under Amundsen, wintering there.

We stayed six days with Father Henry; then we asked if he could come and perform the funeral service. He said he would be pleased to come later in the spring when the seals began

to come up to sleep on the ice. It would then be easier to procure dogfeed from day to day as one travelled. This was what we had expected anyway, so we prepared to continue our journey to King William Island. The Father obtained a fine young Eskimo to guide us over the overland journey. After we left, Corporal Hunt and I developed terrible colds with headaches and fever, but we finally arrived at Gjoa Haven, King William Island. Here we were warmly greeted by Mr. Learmonth, the manager of the Hudson's Bay Company Post. Whilst there we learned of another tragedy—the death of Mr. William Gibson, the district inspector for the Hudson's Bay Post in the Western Arctic. Mr. Gibson, ex-Mounted Policeman, with many years of Arctic service, both with the Force and with the Hudson's Bay, had burned to death in an airplane crash whilst on his way to Coppermine from Edmonton. With the death of Mr. Gibson and Constable Chartrand the Arctic lost two great travellers; and Eskimos and whites in the Arctic, two good friends.

THE RETURN VOYAGE
1944

While at Halifax during the winter 1943-44 we again received instructions to navigate the North-West Passage. This time we were to use the Lancaster Sound Route. On the way we were to call at Frobisher Bay and bring supplies to our Detachment at Pond Inlet. During the winter we had several alterations carried out to the living quarters so as to be more comfortable and we had a large diesel engine installed. We left Halifax Harbour, July 22nd. The next day we noticed the deck around the exhaust pipe had become very hot, causing the pitch to boil and run; it was therefore necessary to head for Sydney, N. S., to have the exhause pipe altered. This took us three days, and it was July 26th before we eventually headed northward. We called at Curling Cove, Newfoundland, to fill our oil tanks, as this was the last place on our trip where oil could be obtained. On July 29th we passed through the Strait of Belle Isle. From there the icebergs became very numerous, and we were greatly hampered by fog along the Labrador Coast. No observation could be obtained, and on August 2nd we got a short glimpse of Cape Chidley. Shortly afterwards we obtained a radio bearing from Resolution Island. The weather continued thick and foggy and drift ice now made its appearance. As we could not afford to lose any more time we decided to pass up the call at Frobisher Bay and continue northward. By August 4th we had worked up to Leopold Island, the north side of Cumberland Sound. As we proceeded toward Cape Walshingham, the ice became heavier and we could make no progress. I therefore proceeded across to the Greenland coast, which we sighted on August 6th. On this side there was fine clear weather and open water except for giant icebergs. Off the Great Halibut Bank conditions looked good to westward, so we again crossed over to Baffin Island, and picked up the land around Clyde River. There again was fog and floe ice which slowed us down considerably. It was August 12th before we finally anchored in front of our Pond Inlet Detachment. Had our instructions not included this call we would have continued on Northward along the Greenland



Course of voyage, 1944

coast until a little past Lancaster Sound, where we would have cut across, and thus saved much time from working ice. During the early part of summer there is much less ice on the Greenland side than the Baffin Island side. Our time was spent in unloading supplies and taking on previously cached "St. Roch" equipment. We took on board a native, his wife and family and 17 dogs. They were all quite willing to venture forth with us. There were seven of them all told. They made themselves comfortable in a tent on top of our deckhouse, where they lived until we reached Herschel Island. We got away from Pond Inlet on August 17th; proceeding up Navy Board Inlet, we made a short stop at Low Point to pick up some articles belonging to our family. While crossing Lancaster Sound we ran into a strong south-easterly gale with snow and sleet. Due to the absence of floe ice a nasty choppy sea came up and finally we found shelter in the lee of a huge flat-topped iceberg near Cape Warrender. We cruised back and forth in the lee of this iceberg for six hours while the whole vessel became covered with a sheet of ice from the spray and sleet. Our poor dogs on top of the deckload were suffering most from the freezing spray until we finally got them all bundled into a little cargo scow that we somehow covered with bits of canvas. When the gale abated we proceeded to, and anchored at, Dundas Harbour, North Devon Island. We had a Detachment there, and as it had been closed for some time it was desirable that we should call and ascertain the condition of the buildings for future occupation.

We left there again on August 19th. There was still a fresh south-east wind with sleet and no visibility to speak of, so we skirted the high cliff-like shore. At noon we came abreast of a good sized inlet, which at first appeared as a small opening in the cliffs. We entered here and after proceeding up this inlet we found anchorage close to shore in a little cove with a depth of 18 fathoms of water. We went ashore and built a cairn, into which we placed a brass cylinder containing a record of our visit. We saw numerous bear tracks but no other game. On the bank of a stream running from the hills into the cove we discovered the ruins of three ancient dwellings made of stones and bones. Poor weather prevented me from determining our exact position, but as far as I could judge it was either Stratton or Burnett Creek. A heavy snow fell during the night, but we could not afford to linger long, so proceeded

The "St. Roch" leaving Halifax, N.S., for Vancouver, B.C., 1944

westward along the coast. The falling snow at times shut off all visibility. The weather cleared after we crossed Maxwell Bay, Devon Island, which seemed suitable for shipping, and before us lay a remarkable stretch of high, flat-topped table-land. The steep walls rose directly from the water's edge leaving no beach. To the southward we could see Prince Leopold Island and some icebergs. We neared Cape Hurd at noon, August 20th. Late that afternoon at Beechey Island we anchored in six fathoms of water in Erebus Bay, named after one of Sir John Franklin's ships that spent its first winter here. On the island we went immediately to the cenotaph erected in memory of those who perished in the British Naval Expedition in 1852 under Sir Edward Belcher while in search of the Franklin party. On the beach we examined the remains of a cache known as Northumberland House, established in 1854 by Commander W. S. Pullen of H.M.S. "North Star". All that was left were thousands of oak barrel staves and pieces of coal. Nearby we came across pieces of the keel, stem and planking of the yacht "Mary", a small vessel of 12 tons left at Cape Spencer, Devon Island, in 1850 by Sir John Ross, who hoped it would save chance survivors of the Franklin Expedition. Two years later Commander Pullen moved it to Beechy Island, where it has remained throughout the years. Captain Bernier visited this place in 1906 and we found his records in a cairn on an elevated plateau, and supplemented them with an account of our own doings. Our brief tour revealed nothing more of historic interest. The island is desolate and barren and without fresh water. We did not venture far inland because snow fell continuously during our stay and the country-side was buried under a deep mantle.

We left Beechey Island on August 22nd, passed Cape Hotham, Cornwallis Island and Wellington Channel, which was clear of ice to the northward; but soon the weather changed and ice drifting eastward made its appearance. Our course took us north of Griffiths, Somerville and Brown Islands through floes which, though of one year's formation, kept getting heavier and more tightly packed. Here we bagged four walrus that provided a welcome change in food for us, and especially for our Eskimos and our dogs. Owing to heavy packed ice along the Cornwallis Island shore we were unable to land. During the morning of August 23rd we reached a point about 8 miles eastward of Cape Cockburn on Bathurst

Franklin's Monument on Beechey Island.

Sergeant Larsen, and some of the crew of the "St. Roch". Relics of the yacht "Mary" left at Beechey Island by Sir John Ross. Also some relics picked up at Dealey Island.

Island, but were unable to penetrate farther as the thickly packed ice moved eastward at great speed, carrying us along with it for about 20 miles, until abeam of Ackland Bay, where we managed to get loose. We then worked our way inshore and anchored behind some shoals on which heavy ice was grounded, breaking the flow of drift ice. It sheltered us until the morning of the 24th, when the wind changed and cleared the ice from the shores. We followed up the lead and anchored off Cape Cockburn. We immediately went ashore to look for the cairn built by Captain Bernier, but failed to locate it. Perhaps it had been destroyed by bears, because we saw many of their tracks in the snow.

Fine old Eskimo who knew where one of Franklin's ships sank, and, as a small boy, made visits to get pieces of iron from her.

In a conspicuous place close to jutting rock about 300 feet high we built a cairn for our records, and from this vantage point we saw that the ice in Viscount Melville Sound was tightly packed to the west and south. The whole countryside here was packed in deep new fallen snow. Ice pressure from Austin Channel made it imperative that we move without delay, so we at once started working northward. Though the ice was not heavy, and the surface broken, the constant westerly winds, assisted by the heavy snowfall, held it together. We alternately steamed and shut down and drifted until late p.m., when we had reached a point off Schomberg Point.

From here we found a good lead westward to the north end

of Byam Martin Island, where we anchored, went ashore to build a cairn and deposit a cylinder with a record. Only a small cairn could be built, owing to snow covering the land, and it was hard to find stones and rocks. We saw several caribou tracks in the new snow.

Captain Kellett's cairn, 1853, visible for miles, on summit of Dealey Island. Three empty barrels, one above another.

In the early morning of August 26th we got under way again and headed westward for the Melville Island. We enjoyed the first clear weather for days and saw very little ice while crossing over to Melville. As we approached the beach of Consett Head we sighted a dozen musk-oxen grazing on the grassy lowland close to the beach, and as we proceeded southward we saw several small herds. At 1:30 p.m., perceiving what in the distance appeared to be a large cabin, we anchored in a shallow bay north of Griffith Point. A party set out to investigate, but the object of our attention proved to be a lone bull musk-ox, motionless as the land on which he stood. A mile and a half inland a small cairn was built and a record placed in it. Getting under way again, we reached Palmer Point at midnight and anchored close to shore in 25 fathoms of water. The navigation had been difficult the last few days owing to constant snowfall and thick weather, which obscured the sun and the land most of the time. The magnetic compasses had been bafflingly unresponsive for several days, many times with its North point fixed on the ship's head, irrespective of our direction. During the night and forenoon of August 27th we again had heavy snowfall and no visibility. We ventured ashore, however, and deposited a record on a pyramid-like rock. Rock piles of this kind made by Eskimo hunters signified that in the remote past

this land had been inhabited. Green vegetation could be seen protruding through the snow which was covering the ground fast, and discouraged us from going very far inland. During the afternoon of August 27th the weather cleared and we pulled out for Dealey Island. The cairn on top of the island, consisting of a huge pile of stones, on which a large spar, surmounted by three barrels, could be seen for a long way. We anchored close inshore and at once set out to examine the massive cache which, like the cairn, had been built in the spring of 1853 by Captain Henry Kellett, who had spent the winter there, in H.M.S. "Resolute". The cache, partially destroyed and its contents scattered everywhere by marauding bears, had been erected in the shape of a house. Although most of its sturdy stone walls still stood, the roof had long since fallen in. At one end were iron tanks of hard tack, the tanks were rusted through and the hard tack was wet and soggy. Canned meats and vegetables stacked up and covered with sod formed part of one wall. The centre of the building was a conglomeration of broken barrels of flour, clothing, coal, rope and broken hardwood pulleys for ships blocks. Everything was still frozen in ice, which covered the interior of the cache. Outside were scattered leather seaboots, broken barrels of chocolates, peas and beans, all wet and soggy. On the beach

Front of Captain Kellett's cairn, 1853. Hundreds of broken barrels scattered around. Nothing usable remained.

were two broken Ross rifles and boxes of ammunition nearly buried in the sand. The rifles had been left by Captain Bernier in 1909, whose records we found in the cairn. We picked out a few good tins, some of which contained ox cheek soup made in 1850 by a manufacturer situated opposite East India House, London. Directions for opening were, take a hammer and chisel and cut out one end, being careful not to let flakes of the paint which cover the cans to get into the soup.

As the season was getting on we could not afford to remain long, so in the morning of August 28th we pulled for Winter Harbour about 30 miles to the westward. The weather was very thick when we arrived there, so had to anchor outside for a few hours, waiting for the weather to clear. Finally we got inside and anchored in about five fathoms of water. In the harbour itself there were many large pieces of heavy ice aground. We immediately went ashore to visit Parry Rock, which could be clearly seen. On the rock was carved the names of H.M. ships "Hecla" and "Griper", also the names of several seamen from these ships. These two vessels were the two first vessels to arrive and winter here and were under the command of William Edward Parry, Royal Navy, who was, I think, the most outstanding of all the Arctic explorers of those days. On the rock was also a large copper plate inscribed with the Union Jack and the Canadian Coat of Arms, and the following inscription:

> "This Memorial Is Erected Today To Commemorate The Taking Possession For The Dominion Of Canada, Of The Whole Arctic Archipelago, Laying To The North Of America. From Long. 60 W. To 141 W., Up To Lat. 90 North, Winter Hrb., Melville Island, C.G.S. Arctic. July 1st, 1909, J. E. Bernier, Commander, J. V. Koenig, Sculptor."

Whilst in Winter Harbour we also found a bottle containing a notice deposited in 1929 by the late Inspector Joy, R.C.M.P., who had then visited this spot, making perhaps the longest and most famous patrol in Arctic history. While there we were still hampered by heavy snowfall, which prevented us from venturing very far behind.

After placing a record of our visit on Parry Rock, we left Winter Harbour, 1:20 p.m. August 30th, and enjoyed a clear run south-westward for 30 miles, although the heavy pack

could be seen to the south of us. We were now in waters never before traversed by any vessel, the eastern entrance to McClure Strait. We encountered the heaviest ice of the voyage here, of large unbroken floes. We were soon forced to moor to the ice, and so took the opportunity to fill our fresh water tanks from the fresh water pools on the ice. We were hampered a great deal by thick fog and sleet, but taking advantage of every little opportunity we gradually worked southward, alternately tying up to the ice and drifting. Fortunately the weather now was almost calm, with only a slight draft of wind from the north. The floes to which we moored appeared to revolve in a clockwise motion, as we always found ourselves on the north side of the floe, after being tied up to it for a few hours. Late p.m. September 2nd land suddenly loomed up ahead through the fog and we were again forced to moor to a grounded floe close to shore and await better weather, for, because of our merry-go-round drift, I couldn't decide whether we were near Russell Point on Banks Island or Peel Point on Victoria Island. Daylight, September 3rd, we continued up what proved to be Richard Collinson's Inlet. We soon found out our mistake, so turning around we followed the coast back and soon were in Prince of Wales Strait. There were only a few small pieces of ice, and wonderful clear weather and sunshine greeted us. It was really the only fine day we had during the entire passage; that night we were off the southern end of the Strait, and shutting down our engine drifted until daylight, when we were close to Ramsay Island. Shortly afterwards we passed the entrance to Walker Bay, our winter quarters of 1940-41. Shortly after noon, September 4th, we anchored at Holman Island. I thought it strange that no one came to meet us, as there is a R.C. Mission, a Hudson's Bay Post and several natives there. A blast from our whistle brought no life whatever. When we went ashore we learned that the people had been up all night unloading supplies from the H.B.C. vessel "Fort Ross", which had left only a few hours before our arrival, and, tired out, they had been in bed. When awakened by our whistle they thought the "Fort Ross" had returned for some reason.

There more history was made, there two Canadian vessels had completely circumnavigated the North American Continent, the "Fort Ross" had left Halifax three months before us and had sailed through the Panama Canal, up the west coast to Vancouver, where she had loaded for the western

Progress stopped, September, 1944. In McClure Strait.

Arctic. On September 5th we left the island and before midnight were in a field of heavy ice, 20 miles north of the mainland off Keats Point. Next day, buffeted by strong winds, we crawled through tightly packed ice along the shore to Cape Parry, then cut across Franklin Bay and followed the shore-line to Cape Bathurst. We were now in what we might call home waters, but it did not give us a very warm welcome, as we ran into a blinding snowstorm, and all day and the next we bucked heavy ice which gradually forced us closer to shore, and late at night on September 7th we were forced to tie up to grounded ice near Toker Point.

Next morning we were able to make very little progress for fog had settled down and joined with the ice as though to deliberately impede us. At noon, however, it lifted, and visibility improved sufficiently for us to see that the way to the west was closed completely, and as fresh north winds were driving more ice upon us, I decided to bear toward Tuktoyaktuk. The shallow water and the strong current from the Mackenzie River kept a large stretch of open water there. When we reached the harbour's mouth at 6 p.m. the entrance markers were indistinguishable in the darkness, and we grounded on the mud flat. Fortunately we had very little headway on, so backed off again. We anchored in three fathoms of water, although we hated to do so, as we knew a gale was on its way, and it came. Daylight of September 9th brought a gale and pouring rain. Before we got under way the entrance markers had blown down. The entrance is very tricky, but the only thing we could do was to attempt to enter. In no time the sea and water was nothing but churned-up mud, the vessel rolled so violently one of our dories rolled right on to the boat deck from the davits. How we got over the shallows is a miracle. It was only the swell which lifted us over. Once inside we dropped both anchors and let out all our cable. The gale reached hurricane proportions and the water rose ten feet, flooding the Hudson's Bay Company buildings, washing away goods and equipment, and drowning several native-owned dogs. Small islands of peat land embedded with willows and cranberry bushes drifted by. It was the worst storm that ever had struck the settlement, but the "St. Roch" rode it out. However, we had entered the harbour only in time to save ourselves and the ship from certain destruction. P.M. September 10th we managed to get ashore, and the sandspit was completely

changed. Huge chunks of soil had been torn from the banks of the island, revealing old blue ice. Mackenzie Bay was turned into a solid mass of packed ice. Though the gale had subsided, unfavourable weather continued for several days, with alternate snow squalls and pouring rain, and when a cruising plane from Aklavik reported that unbroken ice lay between Pullen and Herschel Islands, it looked as though we were fated to winter at Tuktoyaktuk. So we set our nets and began storing up dog feed. On Septemebr 17th, as fresh winds blew from the east, the weather improved, and I decided to attempt the crossing at least to Herschel. The storm had made the entrance of the harbour shallower still, and we again grounded for a few minutes. We passed Pullen Island that night, and had exceedingly fine weather, of which we took advantage, steaming in leads, appearing as if just made for us. At dawn very heavy ice slowed us down, but there was a single lead towards Herschel Island. Some floes were easily ten miles long. One we steamed past had seven bears on it, but there was no time for hunting. As we drew near Herschel, fog again settled down, but finally we entered the harbour, and immediately moored to the beach.

HOMEWARD BOUND
September, 1944, but making slow progress; near Herschel Island.

where we unloaded some fuel drums, gasoline and kerosene. The bay was choked with heavy old ice, all aground, and the island was snowed under. That night a blow came so severe it confined us to the ship all day of the 19th, but fortunately the great slabs of grounded ice acted as a natural breakwater.

Next morning our prospects brightened. There was a possibility that we could get through and not have to winter. We immediately got to work, installed our Eskimo family in one of the empty houses, unloaded eleven tons of coal and some of our excess stores. Fortunately we could hitch our dogs and drive the sled right along the shipside. We had been in radio communication with Point Barrow, and they said the ice pack was solid to the shore, also that the season was the worst in years. The harbour at Herschel was freezing over fast, but a slight draft of easterly wind now made its appearance. Right away we ceased unloading and made preparation to leave, and were underway by 2:30 p.m. September 21st. We made good time to Barter Island. From there we were forced to hug the shoreline and next afternoon steamed past Flaxman Island. Then, still hugging the shore, we groped our way through thick fog off the North Coast. We couldn't see the sun and were dependent entirely on our hand lead line. We moved along slowly and took frequent soundings. Suddenly at 1:45 a.m. September 24th the leadsman shouted, "We've lost the bottom", and I knew then we had passed the point. Shortly afterwards we saw the welcome lights of the settlement, but there was no stopping here. The ice was setting in on the shore again very rapidly, it was pitch dark, and we were still bucking ice. About noon that day we reached the settlement of Wainwright, and were clear of the ice. On September 27th we passed through Bering Strait, and that evening anchored under the steep rocky shore of King Island. There is a village there, built almost like birds' nests, on the sloping south side of the island. We had our Blue Ensign flying, and I thought it strange that we saw no sign of life. We signalled, but no one appeared. We then thought of hoisting the Stars and Stripes. Right away the village came to life, natives appeared from the cliffs, kayaks were put in the water, and soon we had a dozen or more men aboard, eager to trade ivory carvings. We asked why they hadn't come out before, and they said they were kind of scared of our Blue Ensign, as they thought we might be enemies, but when they saw the Stars and Stripes as well, they knew we

must be friends, and as they were eager to trade with us, decided to take the chance.

We made good time down the Bering Sea and arrived within sight of Akutan Island on October 1st. Early that morning our old enemy returned—fog and dirty weather—but we finally entered Akutan Harbour, and after proper identifications were made to the United States naval officers, were permitted to moor alongside the fueling wharf. Commander Lee and his staff came aboard and heartily greeted us. The officers and sailors, true to American hospitality, as on our previous passage, welcomed us ashore, opened wide their messes, and treated us to a special showing of a movie and a dinner. What pleased us most, though, was that we were able to take a bath. I had not been able to sleep without my clothes on ever since we left Sydney, N. S. It was therefore a treat to be able to relax for a few days. We remained as guests of our good neighbours in this friendly haven until October 4th, when we proceeded to sea for the home run. After an uneventful passage across the Pacific the "St. Roch" entered the inside passage and anchored for the night in Shushartie Bay, October 12th. 6:00 p.m. October 16th we arrived and moored alongside Evans-Coleman-Evans Wharf, Vancouver. Our North-West Passage was over. In 86 days we had travelled 7295 miles. During this time we had only steamed 1031 hours and 34 minutes.

This account of our latest and most successful voyage would not be complete if I did not pay tribute to all members of my crew. Tribute must also be paid to those early explorers whose sacrifices and exploits blazed most of the trail we took; whose successes and failures became a pattern of lessons from which we learned much. It is true that many pioneers were defeated by the North; but I think it was because of the snow and cumbersome ships of those days, rather than the ice and inhospitableness of the land. Ships at that time were powered mostly by sails, or inadequate steam engines, and when winter held them in a frozen berth, there was often a crew of over a hundred to be fed. These men lived in cramped quarters for long tiresome months, with little means of diversion and practically no opportunity to travel. Yet a few of the more intrepid set out on foot to explore and chart the country and claim it for the Empire. This is the spirit we must not let die in Canada. In their own way the Mounted Police are endeavouring to do their part. They have made long patrols

which frequently surpassed those of many explorers. I have in mind the long overland journeys of ex-Assistant Commissioner C. D. LaNauze, then Inspector; Inspector French, ex-Assistant Commissioner T. B. Caulkin, then Sergeant Major, who covered by sled in the early days the territory recently covered by the famous "Musk-Ox" Expedition. Also I have in mind outstanding patrols made by the late Inspector Joy, ex-Sergeant Major H. W. Stallworthy, the presently serving Sergeant R. W. Hamilton, and many others. I believe that before long the Arctic will become better known. Large powerful steel ice-breakers driven by diesel motors will ply its waters, and during the summer carry supplies to the northern inhabitants; while planes will maintain regular flights over this area, summer and winter. As for the North-West Passage, the ice-breakers will be able to navigate it, probably by the route we took.

But the Arctic Sea will always be the Arctic. On occasions planned voyages will run behind schedule, delayed by the heavy ice in Melville Sound and along the Alaska Coast. Some ships will find it easy, others difficult, and still others will meet disaster. But one thing is certain: modern ships will have the advantage in power and strength, and if held up, will merely have to wait until a little later in the season. To future Arctic vessels. the young ice that forms even in open calm water and which stopped us many times will present no obstacle. They will plough right through it. The main thing is to watch the ice movements and be in the right spot at the right time, for the ice does not wait for anyone.

But getting back to the early explorers, when I reached places which had known the footsteps of such men as Sir Edward Parry, Sir John Ross, Captain Henry Kellett, Captain Francis L. McClintock, Captain Robert McClure, Sir John Franklin and many others, I felt that I was on hallowed ground. I pictured them and their crews wintering in isolation and discomfort in crowded ships, optimistically waiting for spring and better ice conditions. Some of them perished, all risked death, to carry the proud flag of Britain into new territory. Some times during our passage I fancied I could see the tall majestic ships that had preceded us in most of these waters. over a hundred years ago.

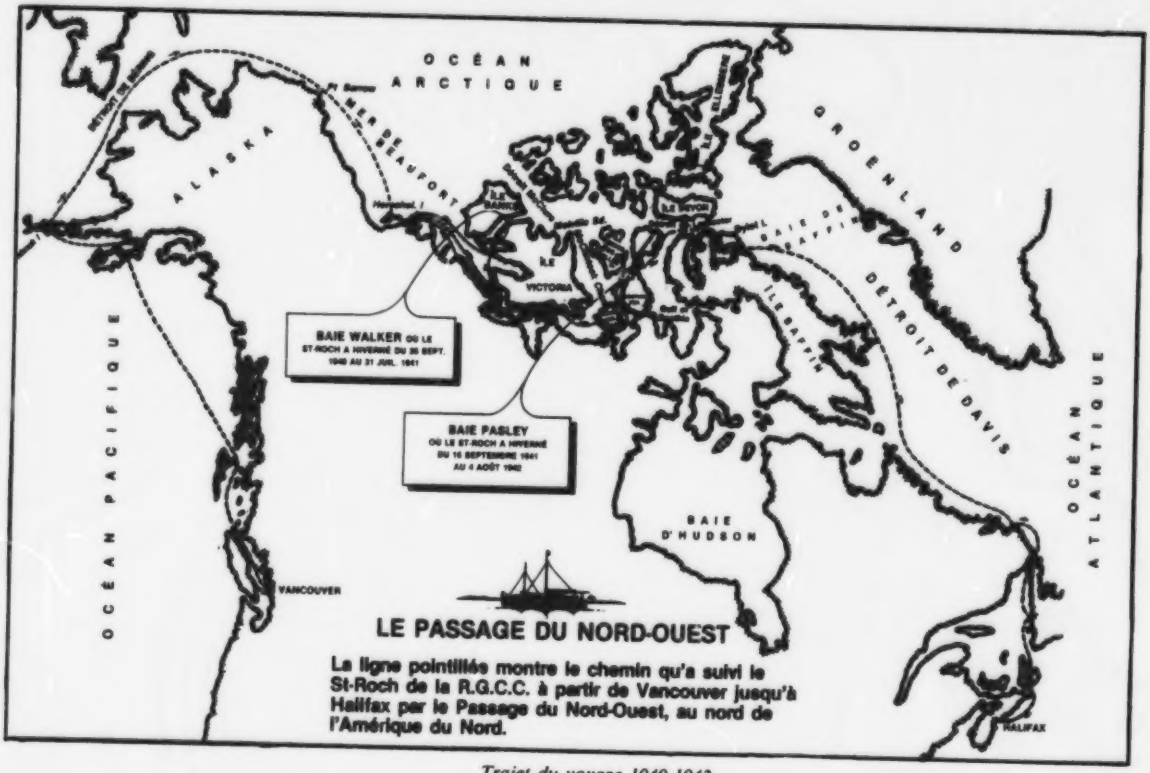
LE PASSAGE DU NORD-OUEST

1940-1942 et 1944

Couverture: "Le St-Roch dans les glaces", une reproduction d'une peinture de P.J. Dunleavy.

Les célèbres expéditions de la goélette "St-Roch" de la Royale Gendarmerie à cheval du Canada

SERGENT HENRY LARSEN, S.R.G.C.
COMMANDANT



Trajet du voyage 1940-1942

H.M.S. Discovery, Baie Nootka
Le 2 octobre 1794

"Nous sommes arrivés ici en ce jour, en bonne santé physique et morale, ayant déterminé avec certitude qu'il n'existe pas de communication maritime entre ici et l'autre côté de l'Amérique, dans les limites de notre recherche, et ce, sans aucun doute ou controverse. Aussi, je ne prévois aucun autre arrêt dans cet hémisphère.

Veuillez agréer mes sentiments respectueux et amicaux,
"Geo. Vancouver"

Traduction de la lettre originale de Geo. Vancouver, gardée aux archives de la Ville de Vancouver.

N.B. L'expression "déterminé avec certitude" a été soulignée par Vancouver lui-même.

Le St-Roch, pesant 80 tonnes, a été construit en 1928 par la Burrard Dry Dock Company à North Vancouver, en Colombie-Britannique, pour le service de patrouille de l'Arctique de la G.R.C. On a utilisé pour le construire des poutres épaisses de sapin de Douglas et des feuilles solides d'eucalyptus d'Australie, afin qu'il puisse résister aux pressions des glaces de l'Arctique. Au cours des douze années suivantes, le St-Roch a servi de patrouilleur et de vaisseau ravitailleur des avant-postes de la G.R.C. à l'ouest de l'Arctique. Parfois, en raison de la rigueur du climat, il a dû passer de longs hivers emprisonné dans les glaces de l'Arctique.

En 1940, son capitaine, le sergent Henry A. Larsen, reçoit l'ordre de naviguer le St-Roch de Vancouver à Halifax par le passage du Nord-Ouest; le long périple historique s'achève à Halifax le 11 octobre 1942. Le St-Roch est le premier navire à naviguer le passage du Nord-Ouest de l'ouest à l'est.

Le St-Roch entreprend le voyage de retour le 22 juillet 1944. Il suit la route du Détroit de Lancaster et le trajet de 7 295 milles dure 86 jours. Le St-Roch devient ainsi le premier bateau à traverser le passage du Nord-Ouest dans les deux directions.

En 1950, le St-Roch navigue de Vancouver à Halifax en passant par le canal de Panama et devient le premier vaisseau à naviguer autour du continent nord-américain.

En 1954, le navire emprunte de nouveau la voie du canal de Panama pour retourner à Vancouver et la ville l'achète à l'intention de son musée maritime. Huit ans plus tard, le St-Roch est déclaré site historique national par la Commission des lieux et monuments historiques du Canada. Le gouvernement canadien et la ville de Vancouver signent une entente trois ans plus tard, en vue d'assurer la conservation et la restauration du vaisseau.

Parcs Canada lui a redonné l'allure qu'il avait en 1944, l'année de son plus grand voyage. Environ 100 000 personnes visitent chaque année le vaisseau qui a laissé une empreinte indélébile sur l'histoire canadienne.

Le sergent Larsen du Passage du Nord-Ouest.

En 1948, on a fait valoir à l'inspecteur Henry A. Larsen, membre de la S.R.G.C. et commandant du premier bateau à avoir franchi le Passage du Nord-Ouest, entre l'océan Pacifique et l'océan Atlantique et à en être revenu, qu'il devrait permettre la publication de son récit de ces deux célèbres expéditions, puisque son bateau, la goélette "St-Roch" de la Royale Gendarmerie à cheval du Canada, avait été construit par la Burrard Drydock Company de North Vancouver en 1928, qu'il était parti du port de Vancouver au Canada, et qu'il y était revenu.

L'inspecteur Larsen a gentiment accepté.

L'archiviste municipal
J.S. Matthews

LE PASSAGE DU NORD-OUEST

Je vais tenter de vous raconter de mon mieux l'histoire du "St-Roch", la petite goélette de la Royale Gendarmerie à cheval du Canada, qui a franchi par deux fois le Passage du Nord-Ouest, la première fois se rendant de Vancouver en C.-B. à Halifax, en N.-É. entre 1940 et 1942, et la seconde lors du voyage de retour, au cours de l'été de 1944.

La goélette "St-Roch" a eu une carrière fort intéressante, ayant passé tous ses étés et onze de ses hivers dans l'Arctique. Construite en 1928 au chantier naval Burrard de North Vancouver en C.-B., spécialement pour la Royale Gendarmerie à cheval du Canada, elle est faite de pin Douglas très épais, recouvert sur tout l'extérieur d'un bois de gommier australien aussi appelé "Eucalyptus résineux", pour résister à la pression déchirante des bancs de glace. Ce détachement flottant de la R.G.C.C. a cent quatre pieds de longueur; il est muni d'une poutre de vingt-cinq pieds et a une calaison de treize pieds, à chargement maximum. Muni d'un moteur Diesel, la goélette a été affectée à la patrouille de l'Arctique canadien et au transport de marchandises dans les divers détachements terrestres, le long de la côte et dans les îles de l'Arctique. De plus, elle a été conçue en vue d'hiverner dans des endroits éloignés. L'équipage est formé de membres de la R.G.C.C. et compte habituellement neuf hommes.

Notre premier hiver dans le Nord, soit celui de 1928-1929, nous a mené à la baie Langton près de la baie Franklin, et le printemps suivant, nous sommes revenus à Vancouver. En 1930, nous repartions pour le Nord où nous sommes restés pendant quatre ans, naviguant dans le Golfe du Couronnement et aux alentours et poussant vers l'Ouest jusqu'à l'île Herschel. Après un court séjour à Vancouver, nous nous sommes dirigés une fois de plus vers l'Arctique au printemps de 1935, et la région de Cambridge Bay est devenue le théâtre des opérations du "St-Roch" pendant les trois hivers qui ont suivi, sauf le temps d'un voyage de retour à Vancouver, en 1937.

En 1939, nous avons jeté l'ancre à l'arsenal maritime d'Esquimalt en C.-B. et au printemps suivant, nous avons été chargés de l'une de nos plus importantes, et à mon avis, de nos plus intéressantes missions. Notre Commissaire, Monsieur S.T. Wood nous a fait savoir que puisque nos tâches régulières le long de la côte ouest de l'Arctique étaient accomplies et achevées, nous allions maintenant nous diriger vers Halifax en Nouvelle-Écosse, en empruntant le Passage du Nord-Ouest. Nous avons choisi de suivre le Passage du Sud, c'est-à-dire de nous diriger vers l'est par le Golfe Reine-Maud, le sud de l'Île Roi-Guillaume, puis vers le nord entre la Presqu'île de Boothia et la côte de l'Île Roi-Guillaume. En d'autres mots, nous avons suivi le même trajet

qu'Amundsen et son "Gjoa" lors de son expédition qui s'est poursuivie de 1903 à 1906, sauf que nous avons emprunté le Détroit de Bellot, au lieu de franchir le Détroit de Peel. Cela nous a permis de visiter les tribus d'esquimaux éloignées, sur la presqu'île de Boothia, ainsi que les régions avoisinantes. Ce voyage a duré 28 mois.

Nous avons passé l'été 1943 dans l'est de l'Arctique, après avoir quitté Halifax en N.-É. le 17 juillet, emportant beaucoup de matériel pour nos détachements de l'est de l'Arctique. Nous sommes revenus à Halifax le 16 octobre de la même année, après avoir effectué une patrouille d'environ 8 000 milles. Nous sommes restés à Halifax pour l'hiver, effectuant des réparations au bateau et changeant notre moteur de 150 ch.-v. pour un moteur de 300 ch.-v., pour plus de puissance en prévision de notre voyage de retour au cours de l'été 1944. Nous avions eu l'ordre de revenir à Vancouver par le Nord ou le Détroit de Lancaster. Aucun navire n'avait encore réussi à le faire, bien que plusieurs s'y soient essayés. Le dernier avait été le C.G.S. "Arctic" sous les ordres du capitaine Bernier en 1910. Le capitaine Bernier s'était rendu un peu plus loin que Havre Winter sur l'Île Melville, avant d'être obligé de retourner à Montréal.

Après avoir terminé nos travaux sur le bateau, nous sommes partis de Halifax le 22 juillet, nous arrêtant à Sydney en Nouvelle-Écosse pendant trois jours afin d'effectuer les dernières vérifications. Puis, nous sommes finalement partis. Nous avons accompli notre mission dans l'Arctique, puis nous avons atteint Vancouver, C.-B. le 16 octobre 1944. Le "St-Roch" devenait ainsi le premier bateau de l'histoire à avoir franchi la route du Nord dans les deux sens, et mieux encore, le premier à avoir emprunté la route du Détroit de Lancaster, qui sera sûrement utilisée à nouveau dans l'avenir.

Après s'être arrêtés durant l'hiver au chantier maritime d'Esquimalt, C.-B., pour effectuer quelques travaux de réparation, nous sommes repartis pour l'Arctique au printemps 1945. Nous sommes arrivés au milieu de septembre à Cambridge Bay où nous devions passer l'hiver. Pendant notre séjour dans cet endroit, nous avons servi de poste de T.S.F. et de radiophare pour diriger les avions au cours de l'exercice "Muskox" (Boeuf Musqué). Les hommes que nous y avons rencontrés et qui travaillaient à ce projet, soit dans l'équipe mobile ou parmi les pilotes, étaient tous des gens remarquables. Nous avons quitté Cambridge Bay le 11 août 1946 pour Vancouver où nous sommes arrivés le 26 septembre 1946, complétant ainsi notre onzième hiver.

Je voudrais profiter de cette occasion pour souligner certaines des tâches accomplies par la R.G.C.C. dans l'Arctique, soit supporter et faire respecter la souveraineté du Canada sur les îles de l'Arctique; servir d'administrateurs pour le Conseil des Territoires du Nord-Ouest;

faire observer les lois relatives à la chasse; vérifier de façon générale les conditions de vie des esquimaux; compiler les statistiques démographiques; autoriser la distribution de vivres aux esquimaux infirmes âgés et sans ressources; faire le recensement de la population; régler les différents; conduire les enfants au pensionnat d'Aklavik et les ramener et transporter les esquimaux malades à Aklavik pour les faire traiter à l'hôpital et quoi encore! Parfois, il nous arrive d'aider à recruter des Esquimaux et leur famille que nous transportons ensuite du Golfe du Couronnement au Delta du Fleuve Mackenzie, pour leur apprendre à garder et à surveiller les troupeaux de rennes mis à la disposition des Esquimaux par le gouvernement du Canada.

Les Esquimaux du Delta du Fleuve Mackenzie et des environs sont assez civilisés maintenant. Plusieurs d'entre eux possèdent des petites goélettes à moteur et des maisons de bois. La plupart d'entre eux réussissent assez bien à gagner leur vie en trappant les animaux à fourrure, et ils ne s'intéressent donc pas autant aux troupeaux de rennes que leurs frères moins fortunés des régions de Coppermine et du Golfe du Couronnement. Je crois que ce sont ces derniers qui tireront profit de ces troupeaux à l'avenir, particulièrement lorsque les rennes se seront suffisamment multipliés pour qu'on puisse les séparer en plusieurs plus petits troupeaux. On pourra alors les transporter plus à l'est, jusqu'au Golfe du Couronnement et à la presqu'île de Boothia où les Esquimaux mènent toujours une existence primitive et nomade, vivant dans des igloo en hiver et dans des tentes durant les mois d'été.

Lorsque je dis que notre travail consiste en partie à faire respecter les lois sur la chasse, je ne veux pas dire que nous exigeons des Esquimaux qu'ils ne tuent les animaux que pour la nourriture et le vêtement, ce qui est nécessaire à leur bien-être dans cette vie de nomade. Ce que nous faisons plutôt, c'est de leur conseiller de ne pas tuer le caribou inutilement, et de ne pas en gaspiller la viande ou la peau, ou les utiliser exclusivement pour nourrir les chiens. Pour cela, on leur conseille de pêcher du poisson. Les lacs et les petites rivières regorgent de poissons que l'on peut facilement attraper avec des filets. Ces filets sont disponibles aux postes de traite de la Compagnie de la Baie d'Hudson dans l'Arctique. Je dois dire ici qu'il y a à peine vingt ans, on chassait encore avec des arcs et des flèches dans la partie centrale de l'Arctique, c'est-à-dire entre la rivière Coppermine et la côte est de la presqu'île de Boothia. Cette forme de chasse n'a pas du tout épuisé le gibier et elle suffisait à satisfaire les besoins des Esquimaux. Avec l'arrivée des armes à feu modernes, il était prévisible que ces gens primitifs réagiraient un peu comme des enfants et se serviraient de leurs nouvelles armes pour tuer tout gibier à leur portée, qu'ils en aient besoin ou non. Aussi, dans plusieurs régions, une grande partie du gros gibier, tel le boeuf musqué et le caribou a-t-il été déplorablement dispersé, à venir

jusqu'à ce que la Gendarmerie soit définitivement établie et qu'elle puisse visiter ces personnes régulièrement. À l'heure actuelle, nous arrivons à les empêcher de tuer le boeuf musqué et à leur faire comprendre quelle serait leur erreur s'ils tuaient et même exterminaient tout à fait cet animal. Nous nous efforceons également de leur expliquer que la protection que le gouvernement canadien accorde à ces animaux vise leurs fils et les générations d'Esquimaux à venir. Comme les Esquimaux sont un peuple très intelligent, ils comprennent ces questions très facilement. De plus, ils aiment beaucoup qu'on leur explique les choses. Nous nous rendons compte que nous obtenons un résultat beaucoup plus satisfaisant en leur fournissant des explications, qu'en leur défendant tout simplement certaines choses. L'un des règlements que nous faisons strictement observer en ce qui a trait à la chasse, est celui sur la saison de la chasse des animaux à fourrure. Les renards blancs, par exemple, se trouvent en grand nombre le long du littoral arctique et sur les îles. Le renard blanc touche tout particulièrement les Esquimaux. Aussi, après avoir effectué une étude approfondie des habitudes du renard blanc, l'administration des Territoires du Nord-Ouest à Ottawa en est-elle arrivée à la conclusion que ces animaux ne devraient être capturés que du 1er novembre au 1er avril de chaque année. Les peaux sont de meilleure qualité durant cette période ou du moins ont-elles une bonne valeur commerciale. On a alors modifié et réécrit en conséquence les règlements sur la chasse. Presque tous les Esquimaux font actuellement la trappe dans le but d'obtenir les biens auxquels la civilisation les a initiés, c'est-à-dire la farine, le sucre, le thé, le pétrole, les canots, les moteurs hors-bord, les filets de pêche, les tentes et surtout, les carabines et les munitions. Ils touchent maintenant de bons prix pour leurs fourrures aux divers postes de traite de la Compagnie de la Baie d'Hudson, dispersés dans l'Arctique.

Je voudrais maintenant vous raconter nos deux voyages par le passage du Nord-Ouest, vous parler des hivers et de certaines personnes que nous avons rencontrées. Après avoir chargé notre petit bateau à pleine capacité, emportant du carburant et des vivres pour nos propres besoins et pour nos détachements de l'ouest de l'Arctique, nous quittons Vancouver à 2 h 50, le matin du 23 juin 1940, nous dirigeant vers le nord par le passage intérieur jusqu'à l'extrémité nord de l'île de Vancouver. À partir de là, nous piquons vers l'ouest à travers le Pacifique, en direction de Unimak Pass. On a alors affaire à de mauvaises conditions atmosphériques et même, à certains moments, notre bateau lourdement chargé est presqu'entièrement submergé, et de grandes masses d'eau ruissellent dans nos cabines, gênant les membres d'équipage qui tentent de dormir après leur service. Il est très difficile de se reposer lorsqu'on est constamment menacé, à chaque coup de roulis, d'être expulsé hors de sa couchette. Nous devons même quel-

ques fois éteindre les feux dans la cuisine, à cause des courants d'air entraînés par le roulis rapide du bateau qui soufflent dans la cheminée. Certains de nos gars n'ont jamais navigué ou du moins pas sur l'océan, mais ils se comportent très bien et c'est tout à leur honneur. Si l'on veut considérer le tout sous un angle positif, disons qu'ils ont bien vite faits d'avoir le pied marin.

Le 4 juillet, nous franchissons le Passage d'Unimak, passant ainsi de l'océan Pacifique à la mer de Béring. Nous nous abritons pendant quelques heures dans une petite anse de l'île Akun, afin de remettre un peu d'ordre dans le bateau avant d'arriver à Dutch Harbour. Nous en profitons également pour pêcher la morue et le flétan et pour prendre un bon repas, ce dont nous avons tous grand besoin. Nous arrivons à Dutch Harbour le 6 juillet. Le lendemain est un dimanche et nous sommes reçus par les officiers et les membres d'équipage du "Shoshone", garde-côte américain de la Patrouille de la mer de Béring. Certains d'entre eux sont, je crois, un peu amusés de voir notre petit bateau, dont les ponts disparaissent littéralement sous des centaines de sacs de charbon, de barils de pétrole, des petits canots et des piles de caisses contenant des pommes de terre fraîches, des oeufs et différents légumes que nous n'avons pû mettre dans la cale, et, par-dessus tout cela, de voir nos hommes portant l'uniforme de la Gendarmerie et essayant de marcher et d'agir de façon digne, comme on nous l'a montré lors de notre période de formation. Cependant, nous nous lions rapidement d'amitié avec ces marins américains qui montent par la suite à bord du "St-Roch" et se mettent à nous raconter des histoires qu'ils ont lues ou entendues aux États-Unis, sur les exploits de la Gendarmerie. Certaines des prouesses qu'ils nous racontent surpassent, j'en suis certain, les tours de force réalisés par Superman ou Popeye. Ce sont des hommes agréables et nous avons bientôt suffisamment de volontaires pour équiper dix vaisseaux comme le "St-Roch".

Le 9 juillet, nous prenons congé de nos amis, pour nous diriger vers le nord. Le 15 juillet, nous entrons dans le port de Teller, aussi appelé Port Clarence, une petite colonie située à environ 80 milles de Nome. C'est ici qu'Amundsen a atterri en 1926, avec son dirigeable Norge, après avoir survolé le Pôle, en partance de Spitsbergen. Nous nous y arrêtons, dans le but de prendre du poisson séché que nous avions commandé pour nourrir les chiens, et également pour faire vérifier les moteurs avant d'affronter les banquises. Nous quittons Teller le 16 juillet et nous faisons face à de la très mauvaise température dans le Détroit de Béring, que nous traversons sans même entrevoir la terre. La brume et les forts vents du sud nous suivent et la première terre que nous pouvons reconnaître est celle du Cap Lisburne. Nous pouvons maintenant nous attendre à voir de la glace. Comme nous avons tous besoin de repos et que la température est encore très mauvaise et

brumeuse, je décide de jeter l'ancre à Point Hope pendant quelque temps. C'est une longue pointe de sable qui avance d'environ quinze milles dans la mer. Sur la pointe même, il y a une colonie d'environ 300 Esquimaux où vivent également un maître d'école et sa famille. Dès notre arrivée, plusieurs grands Umiaks, qui sont des bateaux faits de peau, viennent à notre rencontre, nous emmenant des Esquimaux, ainsi que Monsieur King, le professeur, et sa famille en visite. Cependant, le mouillage est assez exposé, et bien que le vent soit tombé, la houle forte en cet endroit fait tanguer le bateau si violemment qu'ils sont tous affectés du mal de mer et qu'ils doivent retourner à terre après environ une demi-heure. Peu après, nous sommes forcés de lever l'ancre et de reprendre la mer, en raison de la levée des vents.

Au cours des dernières années, le Smithsonian Institute et l'University of Alaska ont effectué plusieurs travaux de recherche et d'excavation à la sablière de Pointe Hope. On y a trouvé plusieurs sculptures d'ivoire, ornements et autres, ainsi que des outils, des armes et des instruments de chasse, dont plusieurs étaient faits de jade vert ou noir. On a estimé que des gens y vivaient depuis bien plus que mille ans; il y a eu à cet endroit un peuple qui a vécu de la mer et qui a peut-être même chassé la baleine et le morse. Il est possible qu'il s'agisse des ancêtres du peuple en place aujourd'hui, mais ils devaient être beaucoup plus avancés alors, si l'on en juge d'après les sculptures et les instruments que j'ai vus.

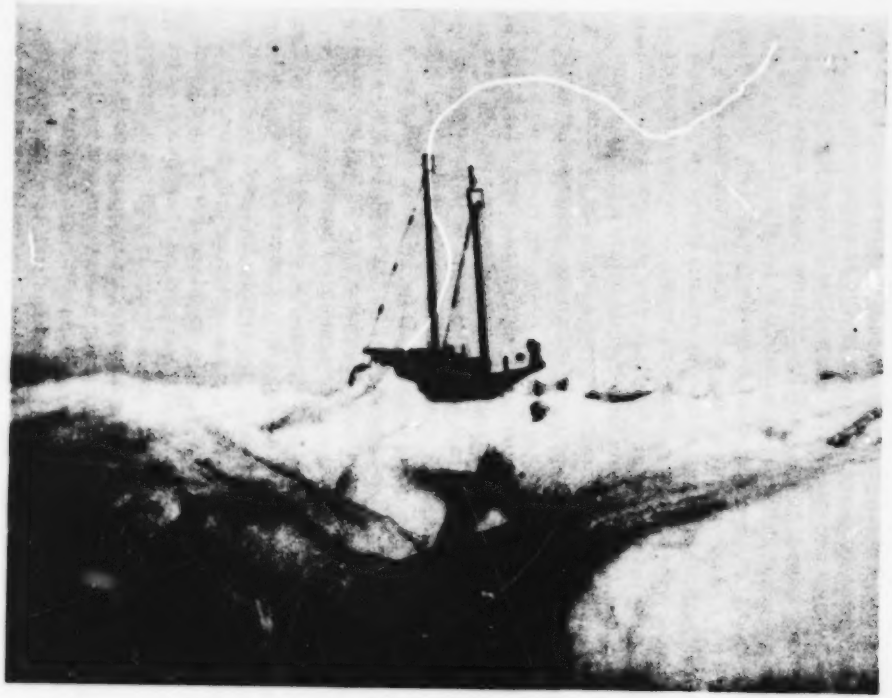
Le 22 juillet, le "St-Roch" jette l'ancre juste en face de Cape Smyth, grande colonie connue sous le nom de Point Barrow, bien qu'elle soit située à 10 milles au sud-ouest, sur la côte. Il y a une population de cinq cents Esquimaux. On y trouve un grand hôpital, une église, et une grande école dirigée par le ministère de l'éducation des É.-U., ainsi qu'un poste de T.S.F. Nous descendons à terre pour faire une courte visite et nous y sommes chaudement accueillis par nos voisins de l'Arctique, selon les règles traditionnelles de l'hospitalité américaine. Le personnage le plus pittoresque y est bien sûr "ce bon vieux Charlie Brower" qui a vécu dans ce coin de pays pendant plus de cinquante ans. Il est connu dans tout l'Alaska comme étant le "Roi de l'Arctique". Peu avant sa mort, survenue il y a environ trois ans, il a écrit un livre intitulé "Fifty Years Below Zero" (Cinquante ans sous zéro).

Puisque le mouillage est assez dangereux à cet endroit en ce début de saison, nous ne nous attardons pas et nous poursuivons notre route, pour contourner Pointe Barrow. C'est une longue pointe étroite qui s'avance dans l'Océan Arctique et où les vents de l'ouest et du nord poussent les glaces à s'amonceller le long de la pointe. Il est très dangereux pour un navire de rester sur le côté ouest de la pointe lorsque la glace est prise. Au cours des années passées, plusieurs bateaux ont été

pris ici et ont été soit écrasés, soit emportés par les glaces. Nous sommes chanceux cette fois-ci, car il y a un peu d'eau entre les glaces bien prises et nous réussissons à contourner la pointe à 15 h 30, le 23 juillet. Une fois rendus de l'autre côté, les conditions atmosphériques sont meilleures parce que le continent s'étend alors vers l'est-sud-est, ce qui permet un mouvement plus libre des glaces, sauf en présence de vents du nord qui poussent les glaces le long de la côte peu profonde.

L'année 1940 est une mauvaise année pour les glaces et les vents du nord et du nord-ouest, et nous sommes continuellement envahis par des glaces épaisses et vieilles. Il nous faut du 23 juillet au 12 août pour parcourir les 400 milles qui séparent Point Barrow de l'Île Herschel. Parfois, il n'y a pas une goutte d'eau en vue tant les glaces sont denses autour de nous. À d'autres moments, nous sommes libres de nos mouvements dans des petits lacs qui ne mènent nulle part. Nous devons bouger continuellement pour éviter que le bateau ne s'endommage, n'avançant parfois que d'une ou deux longueurs de bateau à la fois. Il nous arrive même d'utiliser de la poudre noire pour fendre des bancs de glace particulièrement dangereux, pouvant briser notre gouvernail et notre hélice.

À l'Île Herschel, qui était autrefois le rendez-vous hivernal des baleiniers de l'Arctique, nous sommes attendus par l'inspecteur Bullard dans son bateau, l'"Aklavik" de la R.G.C.C. Il arrive de la colonie nommée Aklavik, pour prendre le charbon et les autres choses que nous avons apportées de Vancouver pour eux. Il fut un temps où il y avait une grande population d'Esquimaux sur l'Île Herschel. Il y avait plusieurs postes de traite et la population indigène n'a pas du tout tiré profit du fait que plusieurs baleiniers avec des centaines d'hommes à leur bord s'y arrêtaient pour l'hiver. Ce n'est qu'en 1904, lorsque la Gendarmerie s'est établie dans les environs, que l'on a cessé certaines de ces activités, mais, comme c'est souvent le cas avec les indigènes, ils étaient déjà sur la pente descendante. Puis, pour couronner le tout, une grave épidémie de grippe a sévi en 1928, emportant la plupart des indigènes qui restaient. À l'heure actuelle, l'Île Herschel est abandonnée, et les quelques familles qui ont survécu à l'épidémie de 1928 ont déménagé leurs pénates dans le Delta du Mackenzie. La Compagnie de la Baie d'Hudson a transporté son poste de traite à un endroit que les Esquimaux appellent "Tuktoyaktok", c'est-à-dire "l'endroit où traversent les cerfs" ou Tuk Tuk, ou encore "Port Brabant" comme l'appelle la Compagnie de la Baie d'Hudson. Nous arrivons à cet endroit le 24 août, et nous prenons une femme et un enfant à l'hôpital d'Aklavik pour les transporter à Cambridge Bay, ainsi que deux garçons de l'école anglicane qui doivent retourner parmi leur peuple, dans l'Est. Nous arrivons à Coppermine le 31 août et nous y restons jusqu'au 2 septembre pour y décharger des marchandises destinées à notre Détachement.



Le St-Roch dans les glaces à Point Barrow.

Puis, nous nous dirigeons vers Cambridge Bay, sur la pointe est de l'Île Victoria, où nous arrivons finalement le 10 septembre.

En quittant Vancouver, j'avais l'espoir que nous pourrions aller plus vers l'Est, mais la saison est beaucoup trop avancée pour que nous puissions franchir les passages étroits autour de l'Île du Roi-Guillaume. Comme nous n'avons aucune raison d'hiverner dans ces environs, nous nous dirigeons vers l'Ouest pour atteindre l'Île Banks ou la Baie Walker sur la côte ouest de l'Île Victoria pour hiverner. La saison est un peu plus longue avant la prise des glaces dans cette région, et nous recevons l'instruction de visiter les Esquimaux qui pratiquent la trappe sur la côte ouest de l'Île Banks. Ce sont des gens qui habitent le Delta du Mackenzie et qui ont de petites goélettes à moteur dont ils se servent chaque année pour venir à Aklavik vendre leurs fourrures et acheter des marchandises. Nous ne trouvons cependant pas de port convenable pour notre bateau à l'Île Banks, et nous continuons donc notre chemin par le Détroit du Prince-de-Galles, jusqu'à la Baie Walker où nous arrivons le 25 septembre. C'est presque l'époque des glaces et nous devons nous affairer à disposer nos filets dans les lacs déjà gelés et à chasser le phoque pour nourrir nos chiens que nous avons pris à Cambridge Bay et qui constituent également une famille d'indigènes.

Avant que l'hiver ne s'installe, il est absolument nécessaire de recouvrir le bateau ou de construire un abri, sans quoi la neige fine et sablonneuse réussit à rejoindre nos cabines. La neige est très fine et par grand vent, elle réussit à pénétrer par les plus petites fentes des portes. Lorsque la glace des lacs atteint douze pouces d'épaisseur, nous en coupons des cubes qui nous approvisionneront en eau pour l'hiver. Nous trouvons en général un lac profond auquel on peut accéder sans trop rencontrer de roches, de sorte que nous pouvons utiliser nos chiens pour ramener la glace au bateau. Nous nous affairons tous à couper de la glace, en nous servant de scies spéciales, et nous en ramenons environ 40 tonnes pour être certains d'avoir assez d'eau pour l'hiver. Nous avons, dans nos appartements, des barils de quarante-cinq gallons que l'on remplit de glace concassée, et nous gardons toujours sur les poêles des bouilloires remplies d'eau que nous versons sur la glace lorsqu'elle bout. Nous faisons cela chaque jour. Une fois l'eau ramassée, nous nous occupons à préparer notre voyage à l'Île Banks. On attelle les chiens et on recouvre les patins de métal de nos grands traîneaux de 16 à 18 pieds avec de la boue qu'on lisse et qu'on polit et sur laquelle on applique une mince couche de glace à l'aide d'un morceau de peau d'ours. Les traîneaux glissent ainsi avec un minimum de friction, alors que l'acier nu glisse difficilement sur la neige gelée. C'est là la méthode utilisée par les Esquimaux. Lorsque nous partons en patrouille, nous avons souvent jusqu'à 1 500 livres de matériel sur nos traîneaux, qui sont tirés par onze chiens. Bien sûr, nous ne les faisons pas courir très

La cueillette de l'eau fraîche dans les bassins d'eau.

longtemps, parce qu'il faut toujours voir aux traîneaux. Au cours des bonnes journées, nous pouvons couvrir de 30 à 40 milles. Nous avons également adopté la manière esquimaude de nous vêtir, c'est-à-dire la peau de caribou, utilisant des doubles dans les temps vraiment très froids. On porte le vêtement intérieur le côté de la fourrure sur la peau, et lorsque la randonnée se fait difficile, on peut enlever le vêtement du dessus et enfiler ce que l'on appelle une chemise d'hiver faite de coutil ou de tissu coupe-vent Grenfell. Pendant l'hiver, nous ne traînons jamais de tente, puisque ce n'est qu'un poids supplémentaire; nous construisons chaque soir un igloo. Pour ce faire, nous avons toujours avec nous de grands couteaux de boucher qui font partie des instruments indispensables sur un traîneau, et sans lesquels on ne pourrait construire de camps.

Pour faire la cuisine, nous nous servons de poêles "Swedish Primus". C'est là, à mon avis, le meilleur instrument qui ait été inventé pour les voyageurs de l'Arctique. Il fonctionne au pétrole, il est très économique et se brise très rarement, même avec tous les mauvais traitements qu'il reçoit. Nous faisons cuire nos aliments avant de partir. Nous n'avons pas encore eu la chance d'essayer les aliments en paquets, préparés spécialement pour l'armée, l'aviation ou les autres services qui se sont rendus dans l'Arctique au cours des dernières années. Les vivres que nous apportons en patrouille font donc partie de nos provisions ordinaires et ils sont préparés par les hommes eux-mêmes, avant leur départ en patrouille. Les fèves au lard, par exemple, sont toujours très populaires. Nous en préparons généralement une cocotte contenant cinq gallons. Nous y mettons beaucoup de bacon en morceaux, de la viande en conserve, (ou fraîche si possible), beaucoup de tomates en boîte, des oignons, de la mélasse, du sucre, de la moutarde et du sel et nous les laissons cuire jusqu'à ce qu'elles soient bien épaisses, ce qui exige que l'on brasse sans arrêt. Une fois cuites, on les répartit dans de grandes casseroles, puis on les fait congeler, après quoi on les sépare en petits morceaux à l'aide d'une hache et on les enveloppe dans des petits sacs de toile, faciles à transporter. Nous faisons aussi, parfois, pour faire changement, un bouilli de riz, de pommes de terre, de légumes et de viandes; ces aliments sont ensuite passés au moulin à viande et mélangés dans une grande casserole ou un chaudron. Nous remplaçons souvent l'eau par des soupes en conserve ou des tomates, auxquelles nous ajoutons des épices, puis nous façonnons des croquettes que nous congelons et placeons dans des sacs de toile. Une fois installés dans un camp, on peut se préparer un repas en quelques minutes, en plaçant des fèves ou des croquettes dans un pot et en ajoutant de l'eau. Au lieu des biscuits de mer ou galettes habituelles qui prennent beaucoup de place et ne procurent qu'une faible satisfaction au voyageur affamé, nous préparons habituellement des centaines de beignes que nous faisons

Le sergent Larsen en patrouille, avec son traîneau.

congeler bien sûr et que nous plaçons dans des sacs. En faisant chauffer du thé ou du café, on en place quelques-uns sur le couvercle pour les dégeler un peu, de sorte qu'on peut les mastiquer, mais ils ne sont jamais vraiment mous. Le gruau est léger à porter et on en fait généralement cuire une grosse quantité pour le déjeûner. Nous emportons également des oignons secs, des carottes et du riz, parce qu'il nous reste toujours la possibilité de faire un peu de chasse en cours de route et de préparer alors un bon ragoût. Nous scions généralement du poisson congelé en tranches d'un pouce d'épaisseur et nous en mangeons une tranche dès que nous avons monté le camp, en attendant que la neige fonde dans nos chaudrons. De façon assez curieuse, ce poisson cru et congelé nous procure une chaude sensation de bien-être après quelques minutes. Les Esquimaux prétendent que le poisson congelé fait couler le sang chaud de nos veines tout près de la peau et nous donne une sensation de chaleur, ce qui me semble assez juste, maintenant que je l'ai essayé plusieurs fois. Nous emportons également un sac de farine et de poudre à pâte, et ainsi, lorsque la mauvaise température nous force à rester au camp, nous avons beaucoup de temps pour faire certains bannocks chauds ou des crèpes, que nous faisons cuire la plupart du temps dans du suif de boeuf que nous emportons toujours avec nous, et que je préfère d'ailleurs au lard.

Pour nos chiens, nous emportons du poisson séché et de la graisse de lard que nous coupons en dés, faciles à avaler. Nous transportons la graisse dans des boîtes de conserve, pour ne pas avoir de dégâts parmi notre matériel. Lorsque nous manquons de graisse, nous leur apportons du suif de boeuf, car ils ont besoin de manger du gras avec leur poisson séché. Le poisson frais est trop lourd pour qu'on en emporte lors des longues patrouilles. Pour dormir, nous enfilons les vêtements de nuit "Woods Arctic", ou des sacs de peaux de caribou, lorsqu'on peut en obtenir. Ils sont légers et moins gros que les vêtements de nuit. Il y a des tas d'autres détails que je pourrais vous raconter, en rapport avec les patrouilles en traîneau, qui durent de deux à trois mois et pour lesquelles on doit presque tout emporter, mais poursuivons plutôt notre récit.

Nous hivernons donc à la baie Walker du 25 septembre 1940 au 31 juillet 1941, moment où l'état des glaces nous permet enfin de repartir. Nous nous dirigeons alors vers le sud, nous arrêtant à l'île Holman pour prendre à bord un jeune Esquimau qui a reçu par accident un coup de carabine de calibre .22 dans les joues. Nous conduisons le jeune garçon à Tuktoyaktok, d'où il pourra être emmené à Aklavik pour recevoir les soins nécessaires. Une fois à Tuk, nous chargeons du matériel qui vient d'arriver par le fleuve Mackenzie, à la fois pour nous et pour nos détachements de Coppermine et de Cambridge Bay.

Après avoir livré notre matériel, nous quittons Cambridge Bay le

Le "St-Roch" dans les glaces du détroit de McClintock

20 août 1941, mettant le cap sur Gjoa Haven, sur l'Île Roi-Guillaume où nous arrivons le 27 août. L'été s'est montré très dur, nous mettant aux prises avec la glace et les violentes bourrasques de vent. En arrivant à l'Île Matty, la glace y est prise fermement, d'une rive à l'autre et de forts vents du nord-ouest poussent les glaces à descendre par le détroit de McClintock. Nous y perdons presque le bateau parce que les eaux dissimulent beaucoup de hauts-fonds, que le vent et la neige nous empêchent d'apercevoir. Nous jetons les deux ancres derrière un ris, espérant qu'elles tiendront le coup, et nous sommes exaucés, bien que de gros morceaux de glace s'abattent sur nous toute la nuit. Le 3 septembre, nous réussissons à nous rendre à la baie Pasley, tout près du Pôle magnétique et les glaces nous forcent à nous arrêter. Nous y restons pris, dérivant avec les glaces jusqu'au 11 septembre, puis nous restons prisonniers près de la rive, la glace autour de nous étant devenue solide et ne nous libérant que le 4 août 1942. Nous pouvons alors sortir de la baie, et nous franchissons environ 15 milles, avant d'être de nouveau coincés à la dérive, à proximité de l'endroit où les deux bateaux de Sir John Franklin, l'"Erebus" et le "Terror" furent coincés et durent être abandonnés, il y a de cela une centaine d'années. Le 24 août, un étroit passage s'ouvre et nous réussissons à nous frayer un chemin jusqu'aux îles Tasmania où nous restons jusqu'au 29, tout près de la rive. Il y a un étroit passage entre les îles, et les glaces flottantes se déplacent d'un côté et de l'autre à des vitesses incroyables, en raison des changements de marées dans les canaux étroits, ce qui nous tient tous bien éveillés. Il nous faut bouger sans cesse pour éviter que notre bateau ne soit endommagé ou poussé sur la rive. Le 29, nous pouvons mettre le cap au nord, en direction de l'Île Prince-de-Galles, que nous suivons jusqu'au détroit de Bellot. Pendant la nuit, nous pénétrons dans le détroit. La partie ouest du détroit est débarrassée des glaces, mais au centre, nous rencontrons une barrière maintenue par de grosses glaces bien ancrées. Ce détroit n'a qu'un demi-mille de largeur et il y a un très fort courant. Lorsque la glace commence à s'amonceler derrière nous, il n'y a pas d'autre solution que de se lancer dedans, essayant de passer à travers, en se laissant dériver. C'est ce que nous faisons. Le courant cause de forts remous, dans lesquels de grandes galettes de glace tournent et tourbillonnent. Nous croyons plusieurs fois que c'en est fini et que le bateau se brisera sûrement comme une noix, sous l'effet de la pression. Parfois, nous nous immobilisons à la hauteur de pointes de terre avancées de hautes falaises, sombres et inaccessibles. Le Détroit a environ 18 milles de longueur.

Nous avons deux jeunes Esquimaux à bord. Ils sont vraiment admirables. Lorsque la situation semble vraiment mauvaise, ils montent sur le gaillard avant et chantent à pleine voix. Ils me disent qu'ils chantent pour que le bateau ne soit pas écrasé, et je leur demande de continuer

de chanter. Ils étaient bien heureux lorsqu'après je leur ai dit que leurs chants nous avaient sans aucun doute beaucoup aidé. Pendant ce temps, à l'autre extrémité du détroit, au poste de la compagnie de la Baie d'Hudson de Fort Ross, les hommes suivaient avec anxiété nos luttes et, à notre arrivée, ils sont tous accourus pour venir nous souhaiter la bienvenue à bord.

Rendus à ce point, nous considérons notre voyage comme étant pratiquement terminé, puisque le bateau de la Compagnie de la Baie d'Hudson, le "Nascopie" s'y est rendu régulièrement tous les ans, depuis 1937. Mais il est arrivé qu'en 1942, le bateau ne s'est pas rendu à Fort Ross, à cause des glaces qui ont envahi l'Île Prince-Régent après notre départ. Le 2 septembre, nous nous rendons à Pond Inlet, au nord de l'Île de Baffin, où nous avons un détachement, pour y prendre un homme qui doit être muté, puis nous nous dirigeons vers le sud, le 10 septembre. Dans le détroit de Davis, nous essuyons une tempête accompagnée de forts vents du sud-est et de bourrasques de neige. La visibilité y est nulle. La mer est parsemée de petits icebergs et de glaçons détachés, presque submergés, certains disparaissant dans la houle, puis ressurgissant comme de gigantesques monstres marins. Notre moteur étant plutôt faible, il nous est difficile de les éviter, et ils semblent nous attirer vers eux comme par succion. L'un d'entre eux nous frappe, arrachant un morceau de notre bastinguage de bois dur. S'il nous avait atteint un peu plus bas, il aurait transpercé le fond. Nous atteignons finalement Halifax en Nouvelle-Écosse le 11 octobre, et notre expédition est donc terminée.

Pendant notre séjour hivernal à la baie Pasley, nous avons effectué plusieurs patrouilles dans le but de nous familiariser avec le pays, de visiter les Esquimaux dispersés par petits groupes le long de la côte de la presqu'île de Boothia et du nord de l'île Somerset et d'en faire le recensement. L'un de nos voyages nous a amené à Victoria Harbour, dans la baie Thom, sur la rive est du Golfe de Boothia. C'est là que l'on trouve le plus d'Esquimaux sur la côte. Les gens y vivent presque de la même façon qu'en 1829, lorsque Sir John Ross y est venu, dans son bateau "Victory", recherchant le Passage du Nord-Ouest. Après trois hivers au cours desquels il était incapable de dégager son navire des glaces, Sir John a abandonné le "Victory" au printemps de 1831. Nous avons visité l'endroit où il a laissé le bateau, et nous y avons trouvé de grands morceaux de plaques et des boulons de fer provenant de la chaudière à vapeur et du moteur, ainsi que des bobines de corde de chanvre. Il y avait également un vieux canon de bronze que je n'ai pu rapporter, à mon grand regret, parce qu'il était trop lourd pour que nous puissions le transporter sur notre traîneau. Les Esquimaux avaient tous des outils et des lampes à l'huile de phoque, faits avec les plaques de fer de la chaudière. Les plus vieux décrivaient encore vivement les

hommes du "Victory", ayant entendu ces histoires que leur racontaient leurs ancêtres. Quant au bateau disaient-ils, il était finalement sorti du port à la dérive et s'était écrasé près de l'une des nombreuses îles de la Baie Lord Maire.

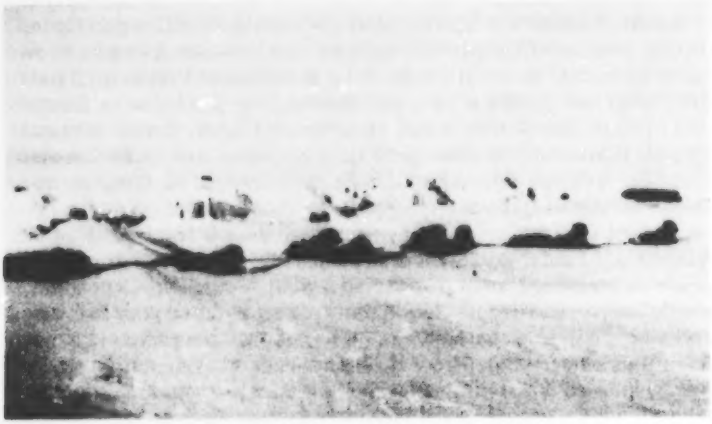
Dans ces régions, les Esquimaux sont très bavards. Une fois leur timidité naturelle surmontée, ils répondent volontiers à toutes les questions que l'on peut leur poser sur leur pays. Ils parlent des gens qui ont vécu là avant eux; ils les appellent les Tunits et disent qu'ils étaient très gros. Ils vivaient dans des maisons faites de pierres, d'os de baleines et de terre. La légende esquimaude veut que lorsqu'ils (les Esquimaux) sont arrivés, ils ont livré de durs combats avec ces gens, et ils ont réussi à les tuer tous, la plupart pendant leur sommeil. Ils savent encore nous montrer l'endroit où l'on dit que les derniers des Tunits ont été tués. Lorsqu'on trouve de vieux outils, ils peuvent dire avec certitude s'ils sont d'origine esquimaude ou tunit. Une bonne part de ces légendes est sans doute vraie. À plusieurs endroits le long de la côte nord-est de l'île Somerset et le long de la presqu'île de Boothia, nous avons vu des restes de ces villages tunits. À un endroit, j'ai compté au moins 40 grosses buttes, qui étaient tout ce qui restait des anciennes maisons. De là émergeaient du sol les grandes côtes de baleines dont on se servait pour la construction, ainsi que des têtes de baleines. Aujourd'hui encore, les Esquimaux se rendent parfois sur les lieux de ces anciennes constructions, pour ramasser les os de baleines qu'ils séparent et utilisent comme patins pour leurs traineaux. Personne ne sait combien de temps s'est écoulé depuis la disparition des Tunits. J'espère cependant qu'un jour, le gouvernement du Canada y enverra des experts pour effectuer des fouilles dans ces anciens villages qui datent peut-être de quelques milliers d'années. Une chose me semble certaine cependant, c'est que ce peuple devait être plus avancé que les Esquimaux, puisqu'il vivait déjà dans des maisons et qu'il chassait de gros mammifères comme la baleine.

Nous ne saurons probablement jamais vraiment d'où viennent les Esquimaux. Leurs légendes, coutumes et croyances s'éteignent bien rapidement. Les "colonisateurs" se sont beaucoup trop empressés à leur montrer notre histoire, nos croyances et nos façons de vivre pour apprendre quoi que ce soit à leur sujet. C'est là un des peuples les plus remarquables du monde actuel. Ils ne sont qu'un petit nombre et ils couvrent probablement plus de territoire, à eux seuls, que toutes les autres races de la terre. Ceux que nous avons eu l'occasion de rencontrer, du Détroit de Béring à la Baie d'Hudson, semblaient être quelque peu différents, d'une localité à l'autre, bien que leur langage soit le même partout, à l'exception de certains dialectes locaux. Il me semble, moi, que ceux qui se ressemblent le plus sont ceux qui, de par leur situation géographique, sont le plus éloignés. Les Esquimaux de la côte de

l'Alaska par exemple, ressemblent beaucoup à ceux de l'île de Baffin et leurs dialectes sont presqu'identiques. Une famille esquimaude que nous avons emmenée avec nous de l'Île de Baffin à l'Île Herschel a été d'ailleurs fort surprise de constater qu'il lui était beaucoup plus facile de parler avec les Esquimaux de l'Ouest ou du Mackenzie qu'avec leurs voisins immédiats de l'autre côté de l'Inlet Prince-Régent ou de l'Île Roi-Guillaume. Les Esquimaux de la région du Golfe du Couronnement, de l'Inlet Bathurst et de l'Île Victoria, jusqu'à Cambridge Bay, semblent être plus grands et avoir des traits plus fins, certains très colorés, et ils sont généralement de plus belle apparence que ceux de l'Alaska ou de l'Île de Baffin.

Les Esquimaux qui mènent la vie la plus dure sont probablement ceux qui sont dispersés en petits groupes, le long des presqu'îles de Boothia et Adélaïde, et sur l'Île Roi-Guillaume; ce sont aussi les plus primitifs. À cause du manque de caribou qui leur fournit les vêtements, ils semblent presque toujours sales et en haillons. Au printemps et en été, ils entrent la plupart du temps dans les terres à la recherche de cerfs, et reviennent à la mer gelée à l'automne, pour chasser le phoque, qui est leur principale source de nourriture et de combustible pour le long hiver. Les années où la chasse au cerf n'a pas été bonne, on peut les voir entassés dans de petits igloo, survivant à peine en attendant le printemps. Les meilleurs vêtements, qui sont dans plusieurs cas les couvertures de peaux, doivent être faits pour les hommes, pour qu'ils puissent rester dehors sur les glaces à harponner les phoques dans leurs trous d'air ou à sautiller pour attraper des morues naines, sorte de morues minuscules n'ayant à peine plus qu'une tête et une queue. Les femmes et les

Les Esquimaux mènent une vie très dure. Photo prise sur les glaces du Détroit de James Ross.



Un camp d'igloo esquimaux. Les chiens se reposent.

enfants doivent rester aux alentours de l'igloo, vêtus parfois seulement de vieilles peaux de cerfs sales et en lambeaux, ayant souvent des parties du corps à nu. Dans de telles conditions, ils ne peuvent pas se déplacer beaucoup pour tenter d'améliorer leur chasse. Tout gibier rapporté est divisé par la femme du chasseur heureux et distribué entre toutes les femmes du camp. Ils partagent tout de la même façon et aucun d'entre eux ne semble garder quoi que ce soit de plus pour lui-même; ils se promènent tous sans contrainte d'un igloo à l'autre, se servant à même la nourriture qu'ils trouvent. Ils se rassemblent parfois tous dans un igloo pour manger; on économise ainsi la graisse de phoque utilisée pour cuire les aliments. Dans certaines circonstances, il arrive parfois que les très vieux ou les infirmes se suicident, selon leurs coutumes, afin de ne pas être à la charge des chasseurs jeunes et plus capables. Je n'ai jamais entendu parler de qui que ce soit qui ait été délibérement "écarté", bien qu'il y ait plusieurs rumeurs à ce sujet; cependant, je crois que ces rumeurs sont rapportées par des gens qui n'ont jamais été en contact avec les Esquimaux, ou qui ne connaissent pas les conditions dans lesquelles certains d'entre eux vivent. J'ai connu un vieil Esquimau qui s'est suicidé. Cet homme qui avait été un grand chasseur, s'est pendu lui même — ce qui semble être la façon la plus populaire — quelques jours seulement avant mon arrivée. C'était au cours de l'un de ces mauvais hivers dont j'ai parlé, en 1937 plus précisément, sur les glaces, à quelques milles à l'est de l'Île Roi-Guillaume. Par sa femme et sa famille, j'ai appris qu'il souffrait depuis presqu'un an, et qu'il avait perdu l'usage de ses jambes. Les autres hommes l'emme-

naient habituellement en traîneau sur le bord des trous de phoques et il y restait pendant des heures, assis au bord du trou, à guetter les phoques. Il en attrapait parfois, mais un jour, son état a empiré et on ne pouvait plus le sortir. Il devait rester étendu dans l'igloo qu'il partageait avec son gendre et sa soeur mariée. Son gendre et sa femme m'ont raconté que plusieurs fois au cours de l'hiver, il avait réclamé qu'on lui donne une carabine pour qu'il puisse se tuer, mais tous les Esquimaux avaient entendu parler de la police, et ils savaient que d'autres personnes qui avaient commis des meurtres pour d'autres raisons avaient été emmenées. Ils avaient donc peur d'être blâmés et ne voulaient pas l'aider comme il arrivait parfois qu'on le fasse, avant, lorsque les hommes étaient trop malades pour se suicider. Cependant, après de longues discussions, les hommes sont tous partis pour la chasse au phoque, puisque la coutume veut qu'ils ne soient pas présents lorsque quelqu'un s'enlève la vie. Le viel homme restait maintenant avec les femmes, qui, selon la tradition devaient obéissance au maître de la maison. Sa femme a raconté qu'il lui a demandé de fixer la ligne de son harpon au sommet de l'igloo pour qu'il puisse s'y pendre. Elle a refusé de le faire et il s'est mis dans une colère si terrible qu'elle s'est mise à pleurer; elle a pleuré et s'est finalement enfuie à l'extérieur d'où toutes pouvaient entendre le vieil homme crier. Elles sont finalement entrées de nouveau et l'homme les suppliait sans cesse. Alors sa fille, âgée de quinze ou seize ans seulement, est sortie pour fixer la corde, puis n'est pas revenue. L'homme a alors fait un noeud, puis s'est soulevé sur ses genoux et a appelé les femmes près de lui. Sa fille n'étant pas revenue, il a prié sa femme d'aller la chercher et une fois qu'elles furent toutes rassemblées autour de lui, il mit sa tête dans la boucle de la corde, leur jeta un coup d'oeil, puis se pencha en avant et mourut immédiatement. Après un moment, elles ont coupé la corde, ont enveloppé l'homme dans la peau sur laquelle il avait reposé et l'ont traîné dehors. Ce soir là, lorsque les hommes sont revenus au camp, ils ont tiré le corps jusque sur un îlot rocheux, parce que les Esquimaux ne veulent pas rester sur les glaces après leur mort. Ils ont ensuite déménagé le camp d'une dizaine de milles. Je me suis moi-même rendu jusqu'à cet îlot pour voir le cadavre, comme pour confirmer le fait que le vieil homme était bien mort par strangulation, bien que je croyais leur histoire. Avant que j'aie eu le temps de revenir au camp, une forte tempête de neige s'est levée, et elle s'est poursuivie pendant plusieurs jours. Personne ne pouvait sortir pour chasser et tous devaient rester à la maison, gelés et misérables. Lorsque j'ai pû revenir au camp, quelques jours plus tard, ils m'ont affirmé que la tempête devait avoir été envoyée par le vieil homme, fâché d'avoir été dérangé.

On ne peut qu'aimer et admirer les Esquimaux, et surtout les groupes les plus primitifs que nous avons rencontrés; comment ne pas appré-

cier leur serviabilité les uns envers les autres, leurs ressources dans les circonstances difficiles et leur tendresse envers les enfants? Pour autant que j'aie pu voir, on ne refuse jamais d'adopter un enfant. Si des parents meurent ou sont incapables de s'occuper de leur enfant, celui-ci est immédiatement pris en chage par quelqu'un qui peut le faire et il occupe dans cette famille la même place que les enfants légitimes. Dans leur façon primitive de vivre, ils ont besoin les uns des autres pour chasser, vivre et exister. Certaines de leurs coutumes ne sont pas en accord avec notre façon de penser, mais elles ne sont pas pires que plusieurs autres coutumes de pays dits civilisés.

Un seul événement malheureux est survenu au cours du second hiver de notre première patrouille à travers le Passage du Nord-Ouest, lorsqu'un de nos compagnons, le gendarme Chartrand, a succombé à une crise cardiaque. Comme Chartrand était un ardent catholique et qu'il était le seul de cette religion sur le St-Roch, nous avons pensé qu'il ne serait que juste qu'il ait droit aux rituels de sa religion, avant d'être enterré. Nous savions qu'il y avait un prêtre, le Père Henry, à Pelly Bay, à environ quatre cents milles d'où nous nous trouvions. Ce dernier vivait avec les Esquimaux, presque comme l'un d'eux. Le caporal Hunt et moi-même nous sommes mis en route immédiatement pour le retrouver et lui demander s'il lui serait possible de venir célébrer la cérémonie. Pendant ce voyage, nous avons rencontré plusieurs Esquimaux dispersés par petits groupes vers le sud, sur la côte est de la Presqu'île de Boothia. Partout où nous allions, nous étions accueillis à bras ouverts. Ils nous donnaient toujours les meilleurs morceaux de viande de phoque, de poisson ou de tout ce qui pouvait mijoter dans leurs marmites, toujours suspendues au-dessus des lampes à l'huile. La maîtresse de maison entretenait continuellement ces lampes et marmites dans lesquelles on peut voir parfois des têtes de gros phoques barbus, avec de longues moustaches et de grands yeux tristes qui nous regardent de l'intérieur de la marmite. Parfois, une femme toute plissée plongeait sa main dans une marmite, tâtait un peu, en ressortait une pièce de viande de choix qu'elle pressait entre ses doigts et sur laquelle elle passait sa langue quelques coups, puis, avec un aimable sourire, elle nous l'offrait. N'ignorant pas cette coutume amicale, nous sortions nos couteaux, taillions quelques morceaux de viande, puis remettions la pièce de viande dans la marmite.

Un soir, à notre arrivée à l'un des villages d'igloo situés près de la Baie Lord Maire, nous entendons des bruits confus, provenant du plus grand igloo. Après avoir attaché les chiens, nous nous glissons par le tunel menant à l'habitation, et, à notre grand étonnement, nous y trouvons un homme, grand et gros, vêtu d'un large pantalon de peau d'ours blanc et d'un parka blanc, qui, debout au centre de l'igloo, joue de l'accordéon. Autour de lui se trouvent environ quarante Esquimaux,

hommes, femmes et enfants, debouts ou accroupis, qui chantent dans leur langue "Shall We Gather at the River". Une fois la surprise passée, ils nous reconnaissent comme étant des homme blancs. Le grand homme nous serre la main et se présente comme étant le chanoine Turner, missionnaire anglican de Pond Inlet, sur l'Île de Baffin. Il dit être arrivé la veille de l'Île de Baffin pour sa visite annuelle. Après que nous ayons eu serré la main de tous, incluant les bébés sur le dos de leur mère pour les garder au chaud, la cérémonie se poursuit surtout par des chants, auxquels nous participons. Cela dure pendant cinq heures ou plus, jusqu'à ce qu'une bonne partie du plafond de l'igloo s'effondre à cause de la chaleur que nous dégageons. Comme la température est plutôt douce, il n'est pas nécessaire de refaire un toit dans le noir. Nous nous préparons donc à manger, chacun y allant d'une contribution. Certains Esquimaux apportent des tas de poissons gelés, pendant que le chanoine Turner fait cuire un grand chaudron de gruau. Nous fournissons du thé et du sucre et prêtons nos poêles Primus. Avant que tous aient fini de manger et que nous ayons échangé toutes les nouvelles avec le chanoine Turner, il est passé trois heures du matin. Le plus grand nombre possible d'entre nous nous étendons sur le lit plateforme. Le chanoine Turner, le caporal Hunt et moi-même nous retrouvons au milieu, une famille esquimaude complète de chaque coté. Entre les pleurs des bébés et le ronflement des adultes, nous ne dormons pas beaucoup, avant qu'ils commencent à se lever. Le caporal Hunt et moi-même nous sommes à peine assoupis, lorsque l'accordéon du chanoine Turner nous tire de notre sommeil. Il est debout au milieu de l'igloo, célébrant l'office du matin et plusieurs Esquimaux, debouts autour de lui, chantent. Le chant des Esquimaux nous rendort et nous ne nous réveillons que lorsque le Chanoine Turner, presque prêt à repartir, nous met un plat de porridge entre les mains. À cet endroit, le passage du Nord-Ouest est également franchi. Le chanoine Turner est venu d'Angleterre et a débarqué dans un port de la côte est du Canada. Il s'est rendu à l'Île de Baffin sur le "Nascopie", bateau à vapeur de la compagnie de la baie d'Hudson, puis il a traversé sur la Presqu'île de Boothia par traîneau tiré par des chiens. Nous sommes arrivés de Vancouver jusqu'à la côte Ouest de la Presqu'île, puis l'avons contourné en traîneau. Notre rencontre avec le Chanoine Turner n'est que le fruit du hasard, puisque ni l'un ni l'autre ne connaissions les déplacements de l'autre.

À partir de là, nous avons embauché un Esquimau pour nous guider jusqu'à la Baie Pelly, pour trouver le Père Henry. Nous sommes arrivés chez lui, tard la veille du Vendredi Saint. La maison du Père Henry est faite de pierres et mesure environ 16 pieds sur 24; il l'a construite entièrement lui-même. C'est un vrai travail de maître; il a assujetti toutes les pierres, de centaines de formes et de tailles différentes, avec de l'argile

qu'il a extraite du sol, environ deux pieds sous la surface. C'est un homme charmant, et des plus intelligents, vivant presqu'uniquement des ressources naturelles du pays, mangeant surtout du phoque et du poisson, parfois même du poisson cru, congelé. C'est d'ailleurs certainement ce qui le garde en si bonne forme. Dans une partie de la maison qu'il a divisée avec des peaux et des morceaux de bois, il a une petite chaufferette, dans laquelle il brûle de gros morceaux de graisse de phoque et de la mousse. C'est là également qu'il mange et qu'il dort. Il nous laisse sa chambre, insistant pour dormir lui-même par terre. Il nous offre un verre de vin, mais lorsque le petit baril arrive, le vin est complètement gelé, et on doit attendre un certain temps avant qu'il soit assez dégelé pour que nous puissions en prendre chacun un verre. Le vin, ajoutant au fait que nous avons parcouru 55 milles ce jour-là, nous fait sombrer dans le sommeil, alors que le Père Henry célèbre la messe de minuit. Le lendemain matin, à notre réveil, le Père Henry a déjà célébré son office matinal et il s'affaire à nous préparer à déjeuner. Nous nous excusons d'avoir dormi pendant son office, mais le Père Henry se met à rire gentiment et nous répond qu'il était tout à fait normal que nous dormions, en bons protestants, alors qu'il priait pour nous. Puis, les Esquimaux commencent à arriver des régions avoisinantes, et en peu de temps, environ vingt-cinq igloo sont construits. Ils viennent tous pour les célébrations de Pâques. Ce matin de Pâques, nous assistons à l'office auquel assistent également près de quatre-vingts Esquimaux de tous âges, entassés dans la petite maison de pierres. Il n'y a que très peu de place, et rien sur quoi s'asseoir; aussi, ils sont presque tous debouts, à l'exception de certaines personnes plus âgées, accroupies par terre. Le Père Henry leur a enseigné des hymnes et des prières et l'office est célébré en langue esquimaude. Le père est magnifique dans ses habits. C'est un homme costaud, qui porte une longue barbe rousse, et les Esquimaux l'adorent.

Pendant le service, un tas de poissons dégèlent dans un coin, et toute une marmite de viande mijote au-dessus de la lampe à l'huile de phoque, de sorte que tout soit prêt pour le festin qui doit suivre l'office saint. Une jeune femme qui se trouve près de moi s'évanouit deux fois, mais personne n'y prête attention, occupés qu'ils sont à chanter. Chaque fois, je la traîne à l'extérieur pour qu'elle prenne un peu d'air frais, et lorsqu'elle revient à elle, elle esquisse un sourire et se traîne de nouveau à l'intérieur. J'ai appris par la suite, qu'elle venait de parcourir environ cent milles, et qu'elle avait donné naissance à un enfant quelques heures avant l'office seulement.

Immédiatement après la cérémonie, la fête commence, et tout le monde se met à manger. Le Père Henry nous présente à eux comme étant des représentants du Roi Georges, venus spécialement pour les visiter; puis il leur demande de nous faire bon accueil, à la manière

esquimaude, ce qu'ils font en poussant de grands cris entre chaque bouchée. Nous sommes les premiers policiers à leur rendre visite et pour leur faire une bonne impression, nous leur offrons une caisse de suif de boeuf que nous avions apporté pour nourrir les chiens en cas d'urgence. Les Esquimaux aiment beaucoup ce genre de suif. C'est du suif de boeuf pur, comestible, que nous utilisons au lieu du lard, au cours des patrouilles. Les Esquimaux se mettent aussitôt à découper le suif en morceaux qu'ils dégustent en guise de dessert. Après le repas, des jeux sont organisés pour les hommes à l'extérieur. Il s'agit principalement de lancer le harpon dans un bloc de glace, et de tir à l'arc. Ils possèdent tous des carabines maintenant, mais le Père Henry les encourage à continuer à pratiquer le tir à l'arc, ce qui est, à mon avis, une excellente chose. On me choisit comme juge, et à ce titre, je dois remettre les prix aux gagnants. Le Père a quelques petits prix et le caporal Hunt et moi-même donnons une partie de notre tabac, du papier à cigarette et une paire de lunettes protectrices que je réserve pour le premier prix. Chaque homme doit lancer trois flèches. Certains des plus vieux sont assez bons, mais il y a également un beau jeune homme qui, à mon avis, mérite le premier prix. C'est donc lui qui reçoit les lunettes protectrices. Nous nous rendons vite compte que nous n'avons pas assez de cadeaux, parce que chacun se présente pour recevoir un cadeau qu'il ait bien réussi ou non. Aucun Esquimau ne se sent inférieur à un autre; n'a-t-il pas fait autant d'efforts pour atteindre l'objectif? Il considère tout simplement qu'il n'a pas eu de chance avec son tir; et c'est la même chose à la chasse. Il arrive parfois que certains Esquimaux aient du gibier, alors que d'autres fois c'en est d'autres. Ils en bénéficient tous de toute façon; alors pourquoi ne pourraient-ils pas tous recevoir un prix? Et, après tout, leur raisonnement n'est pas si bête. Nous devons donc offrir quelques livres de suif supplémentaires que nous séparons en deux, de sorte que tous reçoivent un prix. Il est même curieux de constater que ceux qui ont reçu les trois prix auraient préféré recevoir le suif.

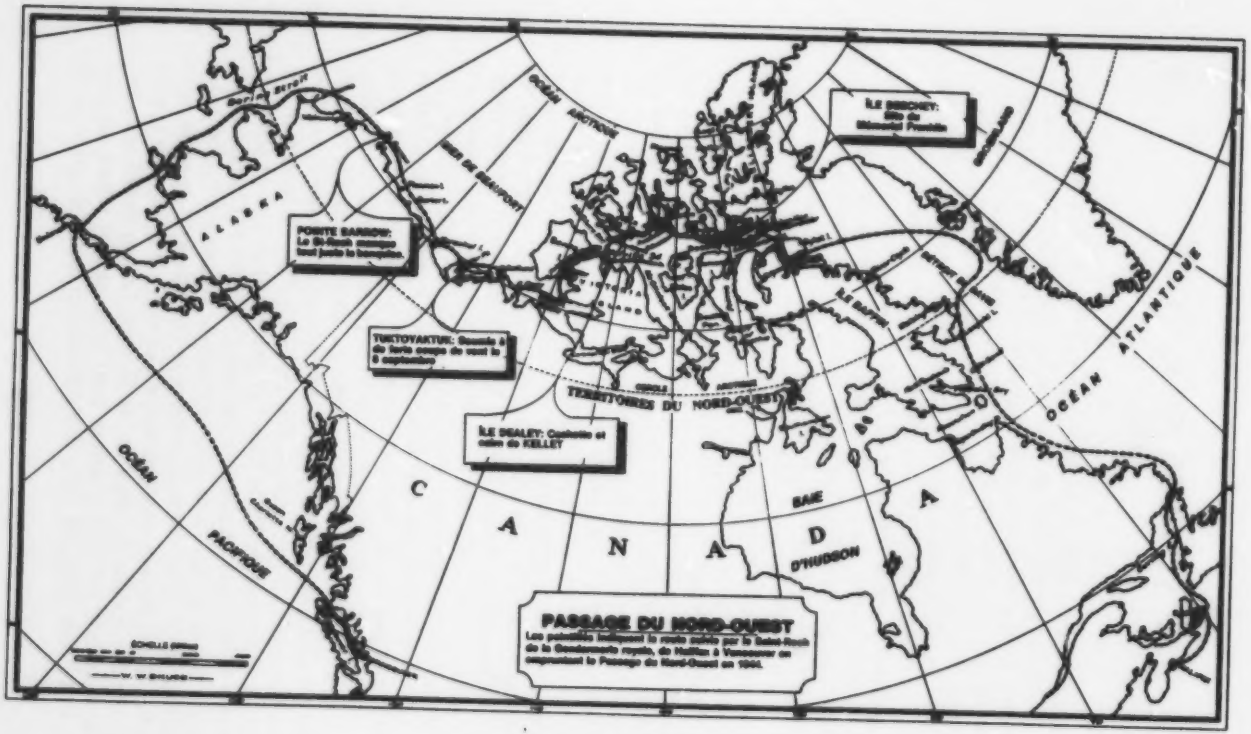
Nous restons six jours avec le Père Henry; puis nous lui demandons s'il pourra venir célébrer le service funéraire. Il nous répond qu'il viendra avec plaisir, un peu plus tard au printemps, au moment où les phoques monteront dormir sur les glaces. Il est alors beaucoup plus facile de nourrir les chiens au jour le jour, au cours du voyage. C'est de toutes façons ce que nous avions prévu. Nous nous préparons donc à poursuivre notre voyage vers l'Île Roi-Guillaume. Le Père Henry nous envoie un jeune Esquimau pour nous guider. Après notre départ, le caporal Hunt et moi-même attrapons un rhume terrible, accompagné de maux de tête et de poussées de fièvre. Nous atteignons finalement Gjoa Haven, sur l'Île Roi-Guillaume. Nous y sommes chaleureusement accueillis par M. Learmonth, le directeur du poste de traite de la

Compagnie de la Baie d'Hudson. Au cours de notre séjour à cet endroit, nous apprenons également une autre tragédie, soit la mort de M. William Gibson, inspecteur régional du Poste de la Compagnie de la Baie d'Hudson dans l'ouest de l'Arctique. M. Gibson, qui était un ex-membre de la Gendarmerie, et qui avait travaillé pendant de nombreuses années dans l'Arctique, pour le compte de la Gendarmerie et de la Compagnie de la Baie d'Hudson, avait brûlé vif, lors de l'écrasement de l'avion qui l'emmenait d'Edmonton à Coppermine. Avec la mort de M. Gibson et du gendarme Chartrand, l'Arctique perdait deux grands voyageurs, et les hommes blancs et les Esquimaux de l'Arctique perdaient deux bons amis.

Une grand-mère et son petit-fils sur l'île Roi-Guillaume. Elle se rappelle de l'expédition du "Gjoa" commandée par Amundsen, qui avait hiverné ici.

LE VOYAGE DE RETOUR
1944

Au cours de notre séjour à Halifax, pendant l'hiver 1943-1944, nous recevons l'ordre de franchir de nouveau le Passage du Nord-Ouest. Cependant, nous devons cette fois emprunter le Détroit de Lancaster. Chemin faisant, nous devons nous arrêter à Frobisher Bay et réapprovisionner notre détachement de Pond Inlet. Au cours de l'hiver, nous effectuons des réparations dans nos appartements, afin de les rendre plus confortables et nous faisons installer un moteur diesel puissant. Nous quittons le port d'Halifax le 22 juillet. Le lendemain, nous remarquons que tout autour du tuyau d'échappement, le pont du bateau est très chaud, ce qui fait bouillir et couler le goudron. Nous devons donc nous rendre à Sydney en N.É. pour faire réparer le tuyau d'échappement. Cette escale nous retarde de trois jours, et ce n'est que le 26 juillet que nous pouvons finalement mettre le cap sur le nord. Nous nous arrêtons à l'anse Curling, à Terre-Neuve, pour remplir nos réservoirs d'huile, puisque c'est le dernier endroit où l'on peut s'en procurer. Le 29 juillet, nous traversons le Détroit de Belle-Isle. À partir de ce moment, les icebergs se font beaucoup plus nombreux et la brume nous gêne beaucoup le long de la côte du Labrador. On ne peut recueillir aucun renseignement. Le 2 août, nous apercevons Cap Chidley et peu après, nous recevons un message radio de l'Île Résolution. Le temps est toujours couvert et brumeux, et les glaces flottantes commencent à faire leur apparition. Comme nous n'avons plus de temps à perdre, nous décidons de ne pas nous rendre à Frobisher Bay et de continuer notre route vers le nord. Le 4 août, nous atteignons l'Île Léopold, au nord de la Baie Cumberland. Avant d'arriver à Cap Walshingham, les glaces deviennent plus denses et nous avançons à peine. Je décide alors de mettre le cap sur la côte du Groënland, que nous apercevons le 6 août. De ce côté, le temps est clair et beau et les eaux sont libres, à l'exception de quelques énormes icebergs. Une fois passé le banc du Grand flétan (Great Halibut), les conditions semblent assez favorables à l'ouest, et nous retraversons du côté de l'Île Baffin, où nous arrivons environ à la hauteur de Clyde River. Là encore, nous devons affronter la brume et les bancs de glace, ce qui nous ralentit considérablement. Ce n'est que le 12 août que nous accostons finalement face à notre détachement de Pond Inlet. Si nous n'avions pas eu l'ordre de nous y arrêter, nous aurions continué notre route vers le nord, tout le long de la côte du Groënland, jusqu'un peu au nord du Détroit de Lancaster, où nous aurions traversé, gagnant ainsi beaucoup de temps dans les glaces. Au tout début de l'été, il y a beaucoup moins de glace sur le



Trajet du voyage, 1944

côté du Groënland que sur le côté de l'Île Baffin. Nous nous occupons de décharger les provisions et de remonter le matériel mis de côté pour le "St-Roch". Nous prenons à bord un autochtone, son épouse et leur famille, ainsi que dix-sept chiens. Ils sont tous d'accord pour s'aventurer avec nous. Ils sont sept personnes en tout. Ils s'installent dans une tente sur le dessus du rouf, où ils séjournent jusqu'à notre arrivée à l'Île Herschel. Nous quittons Pond Inlet le 17 août; en remontant l'Inlet Navy Board, nous nous arrêtons à Low Point, pour ramasser certaines choses qui appartenaient à notre famille. Dans le Détroit de Lancaster, nous essuyons une tempête, des grands vents soufflant du sud-est, accompagnés de neige et de grésil. À cause de l'absence de glaces flottantes, la mer est devenue hachée et dangeureuse. Nous nous réfugions finalement à l'abri d'un énorme iceberg plat, qui se trouve près du Cap Warrender. Nous croisons sous le vent de cet iceberg pendant six heures, et le bateau en entier se recouvre d'une couche de glace, à cause des embruns et du grésil. La plupart de nos pauvres chiens sur le dessus de la pontée sont touchés par les embruns glacés et nous devons les entasser dans un petit chaland de marchandises que nous recouvrons de notre mieux avec des pièces de toile. Une fois la tempête calmée, nous nous dirigeons vers Dundas Harbour, au nord de l'Île Devon, où nous jetons l'ancre. Nous avons déjà eu un détachement à cet endroit, et comme il a été fermé pendant un certain temps, il était souhaitable que nous nous y arrêtions pour voir dans quel état étaient les immeubles.

Nous repartons de là le 19 août. On sent toujours un vent frais du sud-est accompagné de grésil et la visibilité est pratiquement nulle. Nous longeons donc le littoral très escarpé. À midi, nous sommes à la hauteur d'un inlet d'une bonne grandeur qui de prime abord ne semble être qu'une petite ouverture dans la falaise. Nous nous y engageons, et après avoir parcouru l'inlet, nous trouvons un mouillage près de la rive, dans une petite anse d'environ dix-huit brasses de profondeur. Nous débarquons et nous y érigeons un cairn, dans lequel nous déposons un cylindre de cuivre contenant un rapport de notre visite. Nous relevons plusieurs traces d'ours, mais d'aucun autre gibier. Sur le bord d'un ruisseau qui coule de la montagne jusque dans l'anse, nous découvrons les ruines de trois anciennes résidences de pierres et d'os. Le mauvais temps m'empêche de déterminer notre position exacte, mais à mon avis, ce doit être le ruisseau Stratton ou le ruisseau Burnett. Une neige épaisse tombe pendant la nuit, mais nous ne pouvons nous permettre de nous attarder plus longtemps. Nous nous dirigeons vers l'ouest le long de la côte. Les chutes de neige brouillent parfois toute visibilité. Après la Baie Maxwell, sur l'Île Devon, le temps s'améliore, ce qui nous semble favorable à la navigation et devant nous s'étend un très grand plateau élevé. Les parois escarpées se dressent tout droit hors de l'eau, ne laissant aucune plage. Au sud, on peut voir l'île Prince Léopold,

Le "St-Roch" quittant Halifax en N.É., à destination de Vancouver en C.-B., en 1944.

et quelques icebergs. Nous arrivons près de Cap Hurd à midi le 20 août. Plus tard cet après-midi-là, rendus à l'île Beechy, nous jetons l'ancre dans six brasses d'eau, dans la baie Erebus, baptisée ainsi en souvenir de l'un des bateaux de Sir John Franklin, qui y a passé son premier hiver. Une fois sur l'île, nous nous rendons immédiatement au cénotaphe érigé à la mémoire de ceux qui ont péri en 1852 au cours de l'expédition navale britannique, sous la direction de Sir Edward Belcher, qui était à la recherche du groupe de Franklin. Sur la plage, nous examinons les restes d'une cache connue sous le nom de maison Northumberland, construite en 1854 par le Commandant W.S. Pullen du navire britannique "North Star". Il ne reste que des milliers de douves de tonneaux de chêne et des morceaux de charbon. Tout près de là, nous trouvons des morceaux de la quille, de la proue et du planchéiage du yacht "Mary", un petit bateau de 12 tonnes, laissé à Cap Spencer sur l'île Devon en 1850 par Sir John Ross, qui espérait que d'éventuels survivants de l'expédition Franklin pourraient s'en servir. Deux ans plus tard, le Commandant Pullen déménageait le bateau à l'île Beechy, où il est toujours resté depuis. Le capitaine Bernier a visité cet endroit en 1906 et nous avons trouvé ses registres dans un cairn situé sur un plateau élevé et nous y avons ajouté le résumé de nos propres activités. Notre courte visite ne nous apprend rien de plus en ce qui a trait à l'histoire. L'île est déserte et aride et on n'y trouve pas d'eau fraîche. Nous ne nous aventurons pas très loin dans l'île, parce qu'il neige sans arrêt et que les terres sont recouvertes d'un épais manteau.

Nous quittons l'île Beechey le 22 août: nous passons le Cap Hotham, l'île Cornwallis et le canal Wellington, qui est libre de glace vers le nord. Mais bientôt, la température change et les glaces commencent à dériver vers l'est. Notre route se poursuit au nord de Griffiths, Somerville et les îles Brown à travers les glaces qui, bien qu'en étant à leur première année de formation deviennent de plus en plus épaisses et condensées. Là, nous attrapons quatre phoques qui permettent une heureuse diversité de nos menus pour nous et spécialement pour nos Esquimaux et nos chiens. En raison des glaces trop serrées le long de l'île Cornwallis, il nous est impossible d'y accoster. Dans la matinée du 23 août, nous atteignons un endroit situé à environ 8 milles à l'est du Cap Cockburn sur l'île Bathurst, mais il nous est impossible d'aller plus avant, à cause des glaces très épaisses et serrées qui se déplacent très rapidement vers l'est, nous entraînant dans leur course sur une distance d'environ 20 milles, jusqu'à la hauteur de la baie Ackland, où nous réussissons à reprendre le dessus. Nous arrivons ensuite à nous approcher de la rive et nous jetons l'ancre derrière certains haut-fonds sur lesquels la glace est bien prise. On s'y abrite jusqu'au 24 au matin, alors que les vents changent, emmenant les glaces loin de la rive. Nous suivons le chemin ouvert et jetons l'ancre un peu à l'écart du Cap Cockburn. Nous

Le monument de Franklin, sur l'île Beechey.

Le sergent Larsen et quelques-uns des membres d'équipage du "St-Roch". Les restes du Yatch "Mary" laissé à l'île Beechey par Sir John Ross. Également quelques objets recueillis sur l'île Dealey.

descendons immédiatement à terre, à la recherche du cairn érigé par le capitaine Bernier, mais nous ne réussissons pas à le trouver. Nous pensons qu'il a pu être détruit par les ours dont nous avons vu beaucoup de pistes dans la neige. Nous choisissons un endroit bien en évidence, près d'un rocher en saillie à environ 300 pieds de hauteur, et nous y construisons un cairn, pour nos registres, et de cet observatoire naturel, nous pouvons constater que les glaces sont très compactes à l'ouest et au sud, dans le détroit du Vicomte Melville. Toutes les terres sont recouvertes d'une épaisse couche de neige nouvellement tombée. À cause de la pression des glaces venant du canal Austin, il est urgent que nous partions sans tarder, et nous nous mettons aussitôt en marche vers le nord. Bien que les glaces ne soient pas épaisses et que la surface soit brisée, les vents soufflant constamment vers l'ouest, ainsi que la neige abondante les tiennent ensemble. Nous mettons la vapeur, puis fermons les moteurs plusieurs fois et nous dérivons jusqu'à la fin de l'après-midi, alors que nous arrivons à un endroit situé un peu à l'écart de Schomberg Point.

Bon vieil Esquimau qui connaissait l'endroit où l'un des bateaux de Franklin avait coulé, s'y étant rendu, dans sa jeunesse, pour ramasser des pièces de fer du bateau.

À partir de là, nous trouvons une bonne route vers l'ouest, nous emmenant à l'extrémité nord de l'île Byam Martin. Nous y jetons l'ancre et descendons à terre pour construire un cairn, où nous déposons un cylindre contenant une inscription. Nous ne pouvons ériger qu'un petit cairn, parce que la neige recouvre la terre et qu'il est difficile de trouver des roches et des pierres. Nous voyons plusieurs pistes de caribou dans la neige.

Tôt le matin de 26 août, nous reprenons notre route, nous dirigeant

à l'ouest vers l'île Melville. Pour la première fois depuis plusieurs jours, la température est claire et nous ne voyons que très peu de glaces en traversant à Melville. En arrivant près de la plage de Consett Head, nous apercevons une douzaine de boeufs musqués broutant l'herbe près de la plage et plusieurs autres petits troupeaux plus au sud. À 13 h 30, apercevant ce qui nous semble de loin être une grande cabane, nous jetons l'ancre dans une baie peu profonde au nord de Griffith Point. On forme un groupe qui va se renseigner, mais ce qui a attiré notre attention se révèle être un boeuf musqué solitaire, immobile comme tout ce qui l'entoure. Un mille et demi plus loin à l'intérieur des terres, on construit un petit cairn et on y place un registre. Nous reprenons la route et atteignons Palmer Point à minuit. Nous jetons l'ancre près de la berge, dans vingt-cinq brasses d'eau. La navigation avait été difficile au cours des derniers jours en raison des chutes de neige constantes et du temps couvert qui nous cachait le soleil et la terre ferme, la plupart du temps. De façon déconcertante, le compas magnétique nous avait refusé toute indication pendant plusieurs jours, la pointe du nord fixée sur le devant du bateau, sans égard pour notre direction. Au cours de la nuit et dans la matinée du 27 août, il neige toujours et la visibilité est toujours nulle. Nous risquons cependant de nous rendre à terre, puis allons déposer un registre sur un rocher en forme de pyramide. Des amas de roches de ce genre construits par des chasseurs esquimaux signifient que ces terres ont déjà été habitées, il y a très longtemps. On peut distinguer de la verdure sous la neige qui recouvre maintenant rapidement le sol, nous décourageant de pousser plus loin. Au cours de l'après-midi du 27 août, le temps s'éclaircit et nous nous mettons en route pour l'île Dealey. Le cairn érigé sur le point le plus élevé de l'île est visible de loin. Il est formé d'un amoncellement de pierres surmontées d'un long espar muni de trois barils empi-

Le cairn du capitaine Kellett, visible à des milles, construit en 1853 sur le plus haut point de l'île Dealey. Trois barils vides, l'un sur l'autre.

lés l'un sur l'autre. Nous jetons l'ancre tout près de la côte et nous débarquons tout de suite pour examiner l'immense cachette construite en même temps que le cairn, soit au printemps de 1853, par le capitaine Henry Kellett, qui y avait passé l'hiver sur son navire le H.M.S. Resolute. La cachette a la forme d'une maison. Elle est maintenant en partie détruite et ce qu'elle contenait a été éparpillé par les ours. La plupart des solides murs de pierres tiennent toujours, mais le toit s'est effondré depuis longtemps. À l'une des extrémités se trouvent des barils de métal contenant des biscuits de mer; la rouille a percé les barils et les biscuits sont détrempés. Une partie de mur est composée de boîtes de viande et légumes en conserve empilées et recouvertes de mousse de tourbe. Le centre du bâtiment est constitué d'un amas de barils de farine cassés, de linge, de charbon, de corde et de poulies de bois dur. Tout ce qui était à l'intérieur de la cachette est toujours congelé. À l'extérieur se trouvent dispersés ça et là, des bottes de marin en cuir, des barils cassés de chocolats, de pois et de fèves, tous détrempés. Sur la plage on retrouve, enfouies sous le sable, deux carabines Ross brisées et des boîtes de munitions. Les carabines ont été laissées en 1909 par le capitaine Bernier dont nous retrouvons les registres dans le cairn. Nous recueillons quelques boîtes de conserve en bon état, parmi lesquelles se trouve de la soupe de mâchoire de boeuf faite en 1850 par un fabricant installé à Londres, en face de la maison de l'Inde occidentale. Pour ouvrir les boîtes, les directives sont les suivantes: "prendre un marteau et un ciseau et découper l'un des bouts, en faisant bien attention de ne pas laisser de morceaux de peinture tomber dans la soupe".

Façade du cairn du capitaine Kellett, érigé en 1853. Des centaines de barils abîmés sont éparpillés aux alentours. Il ne reste rien qui puisse servir.

Puisque la saison est assez avancée, nous ne pouvons nous permettre de rester plus longtemps, et le 28 août au matin, nous mettons le cap sur Winter Harbour, à environ 30 milles vers l'ouest. Le ciel est très couvert quand nous y arrivons et nous devons nous arrêter loin des côtes, en attendant que le temps s'éclaircisse. Nous pouvons finalement nous approcher et nous jetons l'ancre dans cinq brasses d'eau. D'énormes blocs de glace se sont échoués dans le port même. Nous descendons immédiatement à terre pour visiter le rocher Parry, que l'on voit très clairement. Sur la pierre on peut lire les noms des bateaux "Hecla" et "Griper", ainsi que celui de plusieurs des matelots. Ces deux navires ont été les premiers à se rendre ici et à y hiverner. Ils étaient commandés par le grand William Edward Parry, de la Marine royale, qui a été, je crois, en son temps, le plus remarquable des explorateurs de l'Arctique. Il y a également sur les roches, une grande plaque de cuivre portant le pavillon britannique et le blason canadien, ainsi que l'inscription suivante:

> Nous érigeons aujourd'hui ce monument en commémoration de la prise de possession, au nom du Dominion du Canada, de tout l'Archipel arctique, s'étendant au nord de l'Amérique, du 60° au 141° de longitude ouest et jusqu'au 90° de latitude nord. Winter Harbour, Île Melville, C.G.S. Arctic, ce 1er juillet 1909. J.E. Bernier, commandant; J.V. Koenig, sculpteur.
>
> (Traduction)

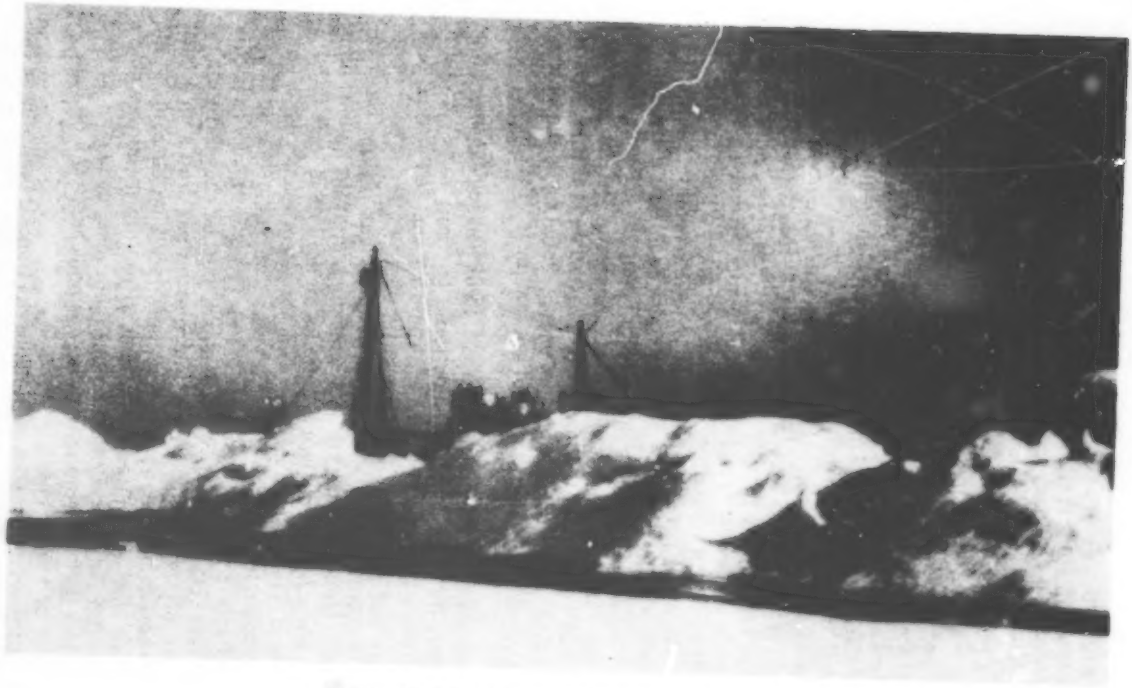
Nous trouvons également, à Winter Harbour, une bouteille dans laquelle se trouve une note laissée en 1929 par feu l'inspecteur Joy de la G.R.C., qui était en visite à cet endroit à ce moment, accomplissant probablement ainsi la patrouille la plus longue et la plus remarquable de toute l'histoire de l'Arctique. Des chutes de neige abondantes continuent de tomber, nous empêchant de nous aventurer plus avant.

Après avoir déposé un registre de notre visite sur le rocher Parry, nous quittons Winter Harbour à 13 h 20, ce 30 août 1944. Nous parcourons environ 30 milles vers le sud-ouest et la route reste claire, bien que nous apercevons les glaces denses plus au sud. Nous sommes maintenant sur des eaux qu'aucun bateau n'a encore franchies, c'est-à-dire l'entrée est du détroit McClure. C'est ici que nous affrontons les glaces les plus grosses, d'énormes bancs de glace non brisés. Nous sommes bientôt forcés de nous arrêter sur les glaces, et nous profitons de l'occasion pour remplir nos réservoirs d'eau fraîche, à même les bassins d'eau sur les glaces. Le brouillard épais et le grésil nous gênent beaucoup, mais, saisissant chaque petite éclaircie, nous poursuivons notre route vers le sud, nous accrochant parfois aux glaces ou nous laissant dériver. Par bonheur, le temps est presque clair maintenant et on ne sent qu'une légère brise du nord. Les bancs de glace auxquels nous avons dû nous amarrer semblent tourner en rond, puisque nous

en sommes toujours sur le côté nord après quelques heures. Le 2 septembre, à la fin de l'après-midi, la terre nous apparaît, indistinctement à travers le brouillard et là encore nous devons nous amarrer à un banc de glace près de la rive pour attendre que le temps s'éclaircisse. Nous avons tellement dérivé de gauche à droite que je ne sais plus si nous sommes à Pointe Russell, sur l'île Banks ou à Pointe Peel, sur l'île Victoria. Le 3 septembre au matin, nous continuons de remonter ce qui s'avère être l'inlet Richard Collinson. Nous avons tôt fait de voir notre erreur, et après avoir changé de cap, nous suivons la côte et nous nous retrouvons dans le Détroit du Prince-de-Galles. Il y a très peu de glaces, et le soleil ainsi qu'un ciel merveilleusement clair nous y attendent. À dire vrai, c'est là la seule belle journée que nous ayons eue au cours de la traversée. À la nuit tombée, nous avons atteint l'embouchure sud du détroit, et, fermant les moteurs, nous nous laissons dériver jusqu'au matin, qui nous trouve près de l'île Ramsay. Peu après, nous dépassons l'entrée de la Baie Walker, où nous avions hiverné en 1940-41. Peu après midi, le 4 septembre, nous jetons l'ancre à l'île Holman. Je trouve étrange que personne ne vienne à notre rencontre, puisqu'il y a une mission catholique, un poste de traite de la Baie d'Hudson et plusieurs indigènes à cet endroit. Même un coup de sifflet ne réveille aucune vie. En descendant à terre, nous apprenons que les gens ont passé la nuit à décharger le "Fort Ross", bateau de la C.B.H. reparti quelques heures seulement avant notre arrivée. Fatigués, ils étaient tous au lit, et en entendant notre sifflet ils ont cru que le "Fort Ross" était revenu.

On tourne ici une autre page d'histoire. Deux bateaux canadiens ont fait le tour du Continent nord-américain: le "Fort Ross" a quitté Halifax trois mois avant nous; il a emprunté le Canal de Panama, puis a remonté la côte ouest jusqu'à Vancouver où il s'est arrêté pour prendre un chargement de marchandises destinées aux régions ouest de l'Arctique. Nous quittons l'île le 5 septembre, et avant minuit, nous sommes bloqués dans la glace à 20 milles au nord de la terre ferme à la hauteur de Pointe Keats. Le lendemain, fortement secoués par le vent, nous avançons lentement à travers les glaces serrées le long de la côte du Cap Parry, puis nous traversons la Baie Franklin et suivons la côte de Cap Bathurst. Nous entrons maintenant dans les eaux territoriales, si je peux m'exprimer ainsi, mais nous n'avons pas droit à un accueil très chaleureux puisque nous devons faire face à un blizzard. Toute la journée ainsi que le lendemain, nous affrontons d'énormes glaces qui nous forcent graduellement à nous rapprocher de la côte et, tard dans la nuit du 7 septembre, nous devons nous amarrer à un banc de glace près de Pointe Toker.

Le lendemain matin, nous ne pouvons pas franchir beaucoup de chemin parce que le brouillard s'est installé, semblant s'unir aux glaces



Progression nulle. Septembre 1944. Détroit McClure.

pour nous bloquer le chemin. Cependant, à midi, le brouillard se lève et la visibilité s'étend suffisamment loin pour nous permettre de nous rendre compte qu'il est impossible d'aller plus avant vers l'ouest, et comme des vents du nord nous emmènent plus de glaces, je décide alors de mettre le cap sur Tuktoyaktuk. Les eaux profondes du fleuve Mackenzie et le courant très fort à cet endroit laissent une large bande d'eau libre. Nous atteignons l'entrée du port vers 18 h, et ne pouvant distinguer les bornes de balisage dans le noir, nous nous échouons sur une plage de vase. Par chance, nous ne sommes pas très avancés, et nous pouvons faire marche arrière. Nous jetons l'ancre dans trois brasses d'eau, quoique nous hésitons à le faire, sachant qu'une tempête se prépare. Le matin du 9 septembre en effet, un fort vent se lève, accompagné d'une pluie torrentielle. Avant que nous ayons pu nous mettre en chemin, les balises sont complètement submergées. L'entrée au port est très difficile à cet endroit, mais nous n'avons d'autre choix que d'essayer d'entrer. La mer n'est qu'un tourbillon de vase. Le bateau tangue si violemment que l'un de nos doris se détache du bossoir et roule jusque sur le pont. Comment en sommes-nous arrivés à nous sortir des bas-fonds? Je n'en sais rien, c'est un vrai miracle. C'est la houle qui nous a entraînés. Une fois entrés dans le port, nous jetons les deux ancres et libérons tous les cables. Le vent se lève en tornade et la mer s'élève de 10 pieds, inondant les immeubles de la Compagnie de la Baie d'Hudson, emportant les vivres et le matériel et noyant plusieurs chiens appartenant aux indigènes. Plusieurs petits îlots de tourbe piqués de saules et de canneberges sont emportés par le courant. C'est la pire tempête que la colonie ait jamais essuyé, mais le "St-Roch" a réussi à passer au travers. Nous sommes entrés dans le port juste à temps pour nous mettre à l'abri et sauver le bateau d'une destruction certaine. Dans l'après-midi du 10 septembre, nous réussissons à descendre à terre et l'aspect de la rive nous apparaît changé complètement. Des grosses mottes de terre ont été arrachées, laissant paraître des vieilles croutes de glace bleues. La Baie Mackenzie est devenue une mer de glace. Bien que les vents s'apaisent, le mauvais temps persiste pendant plusieurs jours, emmenant des rafales de neige ou une pluie torrentielle et lorsqu'un avion-patrouille d'Aklavik nous apprend que les glaces sont prises entre Pullen et les îles Herschel, nous croyons devoir passer l'hiver à Tuktoyaktuk. Nous ressortons donc nos filets de pêche et commençons à faire des réserves de nourriture pour nos chiens. Le 17 septembre, des vents se mettent à souffler de l'est, éclaircissant le temps. Je décide alors de tenter la traversée, à tout le moins jusqu'à Herschel. La tempête a rendu l'entrée du port encore moins profonde et nous nous engravons encore quelques minutes. Cette nuit-là, nous passons l'île Pullen, tirant profit de la température extrêmement clémente qui semble être mise à notre seule disposition. À l'aube, des glaces denses ont ralenti

notre course, mais il reste un chemin nous menant à l'Île Herschel. Certains bancs de glace s'étendent sur plus de dix milles de longueur. Sur l'un de ceux que nous avons passés se trouvent sept ours, mais nous n'avons pas le temps de chasser. Comme nous approchons de Herschel, le brouillard se lève de nouveau, mais nous réussissons à entrer dans le port et nous jetons immédiatement les amarres près de la berge où nous déchargeons des barils de combustibles, gazoline et kérosène. La baie est complètement obstruée par de vieux bancs de glaces échoués, et l'île est enfouie. Cette nuit-là, il y a un coup de vent si fort que nous devons rester sur le bateau toute la journée du lendemain. Mais, par chance, les grands bancs de glace échoués servent de brise-lames.

Le lendemain matin, nos chances semblent meilleures. Il est possible que nous puissions continuer notre route sans avoir à hiverner où que ce soit. Nous nous mettons à l'oeuvre sur-le-champ, installant nos Esquimaux dans l'une des maisons vides et déchargeant onze tonnes de charbon et les provisions que nous avons en surplus. Par chance, nous pouvons attacher nos chiens et diriger le traîneau le long du bateau. Nous avons obtenu une communication-radio avec Poinie Barrow d'où on nous dit que la banquise atteint le rivage et que la saison est la plus terrible depuis des années. Les glaces prennent rapidement dans le port de Herschel, mais un léger vent de l'est se met à souffler. Nous cessons

VOYAGE DE RETOUR
Septembre 1944, près de l'île Herschel — La progression est lente.

aussitôt de décharger les marchandises, et nous nous préparons à repartir. À 14 h 30, le 21 septembre, nous reprenons la route. Nous atteignons l'île Barter en peu de temps. De là, nous devons longer la côte et le lendemain après-midi nous passons l'île Flaxman. De là, continuant de longer la côte, nous avançons à tâtons dans le brouillard. Nous ne pouvons pas voir le soleil et nous devons donc nous fier entièrement sur notre ligne de sonde; nous avançons lentement, prenant de fréquents relevés. Tout à coup, à 1 h 45 le 24 septembre, le sondeur s'écrie: "Nous avons perdu le fond." Je sais alors que nous avons franchi le point critique. Peu après, nous apercevons les lumières réconfortantes de la colonie, mais il n'y a pas d'arrêt prévu à cet endroit. Les glaces gagnent rapidement le rivage; il fait nuit noire et nous nous battons toujours contre les glaces. Vers midi, nous atteignons la colonie de Wainwright et les glaces sont plus dispersées. Le 27 septembre, nous franchissons le Détroit de Béring et le soir même nous jetons l'ancre sous les pics escarpés de l'île King. Il y a un village sur l'île, construit comme un nid d'oiseaux sur le versant sud de l'île. Le drapeau bleu flotte à notre mât et je trouve étrange que nous ne voyons personne. Nous pensons alors à hisser la bannière étoilée. D'un seul coup, le village semble se réveiller, des indigènes apparaissent sur les falaises, des kayaks sont mis à l'eau, et, en moins de deux, nous avons plus d'une douzaine d'hommes à bord, désireux de troquer des sculptures d'ivoire. Nous leur demandons pourquoi ils ne se sont pas montrés plus tôt, à quoi ils nous répondent qu'ils avaient eu un peu peur de notre drapeau bleu, croyant que nous pouvions être des ennemis, mais lorsqu'ils ont vu que nous avions aussi la bannière étoilée, ils ont su que nous devions être des amis, et désireux de faire des échanges avec nous, ils ont tenté leur chance.

Nous mettons peu de temps à descendre la mer de Béring, et, le 1er octobre, nous arrivons en vue de l'île Akutan. Tôt ce matin-là, nous avons affaire à notre vieil ennemi, le brouillard et à la mauvaise température, mais nous réussissons à pénétrer dans le port d'Akutan, et, après avoir présenté nos papiers d'identité aux officiers de marine des États-Unis, nous recevons la permission d'accoster le long des réservoirs. Le commandant Lee et ses hommes montent à bord et nous offrent un chaleureux accueil. Comme lors de notre passage précédent, et fidèles à l'hospitalité américaine, les officiers et les marins nous souhaitent la bienvenue à terre; ils nous ouvrent toutes grandes les portes de leurs mess et nous invitent à dîner et à une représentation spéciale d'un film. Ce qui nous fait le plus chaud au coeur est de pouvoir nous plonger dans une baignoire. Je n'ai pas pu dormir une seule nuit sans mes vêtements depuis notre départ de Sydney en Nouvelle-Écosse. C'est vraiment une fête pour nous de pouvoir nous détendre un peu pendant quelques jours. Nous restons en visite chez nos bons voisins, dans ce

paradis amical, jusqu'au 4 octobre, après quoi nous reprenons la mer pour franchir notre dernière étape. Après une traversée du Pacifique plutôt calme, le "St-Roch" pénètre dans le passage intérieur et s'arrête pour la nuit dans la Baie Shushartie, le 12 octobre. À 18 h le 16 octobre, nous accostons le long du quai Evans-Coleman-Evans à Vancouver. Le passage du Nord-Ouest vient de prendre fin. En l'espace de 86 jours, nous avons franchi 7 295 milles, et durant tout ce temps, nous n'avons utilisé la vapeur que pendant 1031 heures et 34 minutes.

Ce récit de notre dernier voyage ne saurait être juste sans mentionner l'excellente collaboration de tous les membres de mon équipage. Il faut également rendre hommage à tous les explorateurs précédents qui, par leurs sacrifices et leurs hauts-faits, ont frayé les chemins que nous avons empruntés, et dont les succès et les échecs nous ont appris beaucoup. Il est vrai que de nombreux pionniers n'ont pu avoir raison du Nord; mais je crois qu'ils doivent leur échec à la neige et à leur bateau, dont la structure était assez gênante, plutôt qu'à la glace et au manque d'hospitalité de cetté région. À cette époque, les bateaux se déplaçaient par la force du vent dans les voiles ou de machines à vapeur inadéquates, et, lorsque l'hiver les forcait à s'arrêter, il y avait souvent plus d'une centaine de bouches à nourrir. Ces hommes devaient vivre tassés les uns sur les autres pendant de longs mois ennuyants, sans trop de distraction et presque sans aucun moyen de voyager. Il est bien arrivé cependant que certains des plus intrépides s'aventurent à terre pour explorer la région, la cartographier et en réclamer la possession pour le pays. C'est là un esprit que nous ne devons pas perdre, nous Canadiens. Dans cette optique, la Gendarmerie royale s'efforce de faire sa part. Nos hommes ont patrouillé sur de longs parcours, dépassant souvent les chemins empruntés par plusieurs explorateurs. Je pense par exemple aux longs périples de l'ancien commissaire adjoint C.D. LaNauze, qui était inspecteur à l'époque; de l'inspecteur French, et de l'ancien commissaire adjoint T.B. Caulkin, alors sergent major, qui ont parcouru en traîneau, il y a bien longtemps, le territoire couvert tout dernièrement par la célèbre expédition "Boeuf musqué". Je pense également aux patrouilles remarquables faites par feu l'inspecteur Joy, l'ancien sergent-major H.W. Stallworthy, l'actuel sergent R.W. Hamilton et plusieurs autres. Je crois qu'avant longtemps l'Arctique nous sera beaucoup plus accessible. De gros et puissants brise-glaces d'acier, mûs par des moteurs diesel, en parcoureront les eaux et approvisionneront les habitants du Nord au cours de l'été, alors que des avions survoleront régulièrement la région, été comme hiver. Pour ce qui est du passage du Nord-Ouest, les brise-glaces pourront le franchir, en empruntant sans doute le chemin que nous avons suivi.

Mais, l'Arctique restera toujours l'Arctique. Il arrivera encore que des expéditions prévues connaissent des retards en raison des glaces dans

le Détroit de Melville ou le long de la côte de l'Alaska. Ce qui sera facile pour certains bateaux s'avérera difficile pour d'autres ou même catastrophique pour certains autres. Mais une chose reste; les bateaux modernes pourront compter sur la force et le pouvoir et lorsqu'ils seront pris, ils n'auront pas à attendre que la saison se fasse plus clémente. La nouvelle glace qui se forme dans les eaux calmes et qui nous a souvent forcé à nous arrêter ne présentera aucun obstacle pour les futurs navires de l'Arctique. Ils s'y frayeront un chemin sans problème. La chose la plus importante est de surveiller le mouvement des glaces et de se trouver au bon endroit au bon moment, parce que les glaces n'attendent jamais personne.

J'en reviens aux premiers explorateurs. Quand je me suis trouvé dans des endroits qu'ont visité des hommes tels Sir Edward Parry, Sir John Ross, le Capitaine Henry Kellett, le Capitaine Francis L. McClintock, le Capitaine Robert McClure, Sir John Franklin et nombre d'autres, je me suis senti en terre sainte. Je les imaginais avec leur équipage, pendant l'hiver, seuls et inconfortables, à l'étroit dans leur bateau, attendant avec optimisme que le printemps apporte de meilleures conditions. Certains d'entre eux ont péri, tous ont risqué la mort pour porter le drapeau britannique dans un nouveau territoire. Parfois, au cours de notre voyage, j'ai imaginé voir ces majestueux navires qui nous ont précédé dans ces eaux, il y a plus de cent ans.